KOKU-FAN
昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2695号
昭和50年3月24日 第三種郵便物認可
$5.00
March 1981

# 航空ファン 3

★カラー：イタリア空軍の翼

★特　集：パナビア・トーネード

AFSOUTHの中核
イタリア空軍の翼
Photography AMI

対地攻撃を任務とする第51航空団155飛行隊所属F－104Sのダイアモンド編隊

右ロールに入る第4航空団9飛行隊のF－104S。第4航空団は要撃を主任務とする

51-51
51-47
51-31
51-46

51-44
51-31
51-53

固定翼対潜機はアトランティック（B.1150）とS-2Fトラッカーを装備しており、これらは空軍の所属だが、海軍の指揮下に置かれ、カルアーリ・エルマスの第30航空団86飛行隊とカターニアの第41航空団88飛行隊がアトランティック、第41航空団87飛行隊がS-2Fを使用してASWを受け持っている。捜索救難機はHU-16Aのほかアグスタ・シコルスキーHH-3F、アグスタ・ベルAB-204B、AB-47Jの4機種で1個航空団を構成しているが、HU-16Aは1979年から配備が始まったHH-3Fと交替、近く退役の予定である。上は第15航空団84飛行隊で使われているHU-16A、左は艦艇と協同作戦中のカターニア基地、第41航空団87飛行隊のS-2F。P.9上は低空機動を行なう第30航空団86飛行隊のB.1150、下は第41航空団所属2機種の編隊

初等練習機はSIAIマルケッティSF260AMで、本機のコースを終えた学生はアエルマッキMB.326へ進む。上は207飛行隊のSF.260AM、右と下は初級ジェット・コースのMB.326。MB.326は212・213・214の3個飛行隊に配備されている。

# Frecce Tricolori

イタリア空軍公式のアクロバット・チームが「フレッチェ・トリコローリ」である。フレッチェ・トリコローリは1961年3月、ベニス近郊のリボルト基地で編成され、当初カナディアCL-13を使用していたが、1964年にG.91に転換、現在に至っている。チームのG.91は曲技飛行用の特別仕様機で、G.91PAN（Pattuglia Aerobatic Nazional: National Aerobatic Team）の名称で呼ばれ、合計20機を改造したという。左はローマ名物のひとつ、ベネチア広場正面の巨大なビットリアーノ（国王ビットリオ・エマヌエーレ2世記念館）上空を9機のダイアモンド編隊でフライパスするフレッチェ・トリコローリ。

飛行演技は通常9機編隊で行なわれ、予備機が1～2機加わる。写真では13名のパイロットが並んでおり、各機とも主翼下面にスモーク・タンクを装備している。

緑、白、赤3本の矢はイタリア国旗と同じ配色で、機体のブルーと白の配色がひときわ映える。G.91PANは機関砲を装備しておらず、ダミーの砲身がわずかに顔をのぞかせている。

「フレッチェ・トリコローリ」の飛行訓練は9機が基本となる。右は一糸乱れぬ編隊9機でのループ。下面と水平尾翼下面の銀色塗り分けが、上面のダークブルーと対照的で美しい。雪をいただいたバックから、アルプスを背景に駆けるG91の爆音が伝わってくるようだ。

1950年代に第51航空団が使用したF-84G

第5航空団所属のF-84F

Getti Tonanti

Lanceri Neri

シックな黒塗装の「ランチエリ・ネリ」はF-86E×6機を使用した

「ディアボリ・ロッシ」の飛行装具

Diavoli Rossi

イタリア空軍は1956年に元RAFのカナダCL-13Mk.4の供与を受け、3個航空団で使用した。このページの2枚は第4航空団所属機で、RAF時代と同じダークグリーン、ダークシーグレイ、下面PRUブルーのいでたちだが、主翼は6-3ウイングに改修されており、これらはF-86E(M)と呼ばれ、なお第2航空団の「ランチェリ・ネリ」に対し、第4航空団は「カヴァッリーノ・ランパンテ」を編成した。

# Great American Turkey Shoot

ティンカーのフライトラインに並ぶ457TFS所属F-105D T-stick II 9機と，465TFSのF-105F
「グレート・アメリカン・ターキー・シュート」には総勢40数機のF-105Thudが参加した

Photos A. Inoue

▲ レンジ目指して飛ぶ465TFSのF-105D 3機。手前から胴下に650Gal 増槽，翼下パイロンのMERに左右各2発ずつの24発BDU-33B訓練弾を下げたF-105D-31-RE(62-4301)，後方は450Gal 増槽2本と，胴下パイロンのMERに6発のBDU-33Bを下げたF-105D-15-RE(61-088) およびD-31-RE(62-4346)の順である
▼ フィンガーチップ編隊で飛行する465TFS所属F-105D

▲ ユタ州ヒル空軍基地から「ターキー・シュート」に参加した空軍予備役508TFG/466TFSのF-105B。先頭機はオーバーラル・カムフラージュに塗られている。
▼ 同じくオーバーラル・カムフラージュに身を包んだ466TFS所属F-105B(57-5823)。

▲　最終日，「ターキー・シュート」終了を惜しんで基地上空をフライバイする465TFSのF-105D。
▼　テキサス州カーズウェル空軍基地457TFS所属F-105D-20-RE "T-stick II"(61-110)と，地元465TFSのF-105D-31-RE(62-4328)。

# 米海兵隊・大使館員救出演習

サイゴン陥落時の米大使館員撤退，未遂にこそ終わったが，イラン米大使館人質救出作戦（ブルーライト作戦）と，在外米公大使館からの民間人救出作戦の必要性が高まっている。このような状況のもとに去る12月，米海兵隊は東富士演習場において大使館員救出訓練を行なった。12月9日正午から，夜間も含む48時間に米第3海兵師団第9連隊第3大隊の兵員800名がヘリコプタ6機に分乗，演習場内に想定したメルカビストラノ国の大使館から女性を含む民間人を救出するシナリオのもとに行なわれた。この訓練に参加した地上部隊は沖縄のキャンプ・バトラーに司令部を置く第3師団，航空部隊も沖縄の普天間基地所属HMM-161のCH-46D 4機，HML-267のUH-1N 2機が参加した。CH-46Dは隊員，車両，装備の展開と救出民間人の撤収を担当，UH-1Nは想定区域周辺の敵砲火制圧（実際には兵装は施さない）の任にあたった。

▲ 東富士演習場に着陸するHML-267のUH-1N（[illegible]手前）。キャビンドアには，ガンマウントのみ取付けられている

▼ 草原に着陸したUH-1N。[illegible]

▲ 海兵隊員収容のため東富士演習場の原野に着陸するHMM-161のCH-46D。展開時には，地上部隊が付けた布製の着陸マークを目標に着陸，兵員を降ろして素早く離陸していった
▼ 御殿場付近を飛行する普天間基地のHMM-161所属CH-46D（前方から023，154807，025，154812）

On 9 December, at Higashi-Fuji, around 800 Marines from 3rd Bn, 9th Regt, 3rd Div conducted simulated hostage rescue operation. The air assets participated the exercise were 8 CH-46Ds of HMM-161 and 2 UH-1Ns of HML-267 based at Futenma base in Okinawa. The CH-46Ds were assigned with transport role to carry equipments and personnels, while UH-1Ns played gunship-attack suppression role. The target as described in its scenario was the Embassy building in Mercasopolisland where civilian hostages including some women were kept.

Photos by K.Nagata

# KF Special File

12月9日，長いインド洋航海を終え帰還した空母ミッドウェー(CV-41)とともに帰投した艦上機群が並ぶ厚木基地に，米本土からF-4S 13機が大挙太平洋を渡り到着した。これらのF-4Sは，ミッドウェーのCVW-5に属する戦闘飛行隊VF-151/161の現用F-4Jに代わる機体のフェリー第1陣で，尾部に貼られたNARFのステッカーにも，80年11月改造完成の文字が見られた。

▲ CVW-5にフェリー早々，NJのコードを残したまま訓練飛行に飛び立つF-4S (NJ-162 153880)。

◀ 第2期改造分F-4Sの特徴となっているのが，主翼前縁フルスパンにわたるスラットである。写真はNJ-155 157297

▼ 厚木基地CVW-5のフライトラインに並ぶF-4S (NJ-166 154781)

On 9 December thirteen F-4S crossed the Pacific and landed on NAF Atsugi where they met a fleet of carrier-borne aircraft also returned with USS Midway (CV-41) that had been assigned to the Indian Ocean. F-4S ferried from the United States will replace some of F-4Js currently flown by VF-151, 161 of CVW-5. Note the manufacturing date on NARF sticker placed on its tail section.

(Photo-K. W. Minert)

▲ インディアン・スプリングス補助飛行場に展開したペンシルバニアANG 193TEWG/193TEWSのEC-130E(63-9817)。本機は主翼下面と垂直尾翼前縁に大型ブレード・アンテナ，また主翼と尾部にトレール・アンテナを増設したEC-130Eの新型で，1979年に従来型から改修され，ANGに配備された。1981年にはアリゾナ州デビスモンサン空軍基地にTAC指揮下の飛行隊が編成される予定になっている。

(Photo-K. W. Minert)

◀ アリゾナ州ウィリアム空軍基地405TTW/425TFTSのF-5B(72-0439)。425TFTSは海外友好諸国軍のF-5パイロット・トレーニングも行なっており，写真の機体にはサウジアラビアの国籍標識が描かれている。

▼ シャークティースを描いたインディアナANG181TFG/113TFSのF-4C(64-0741)。

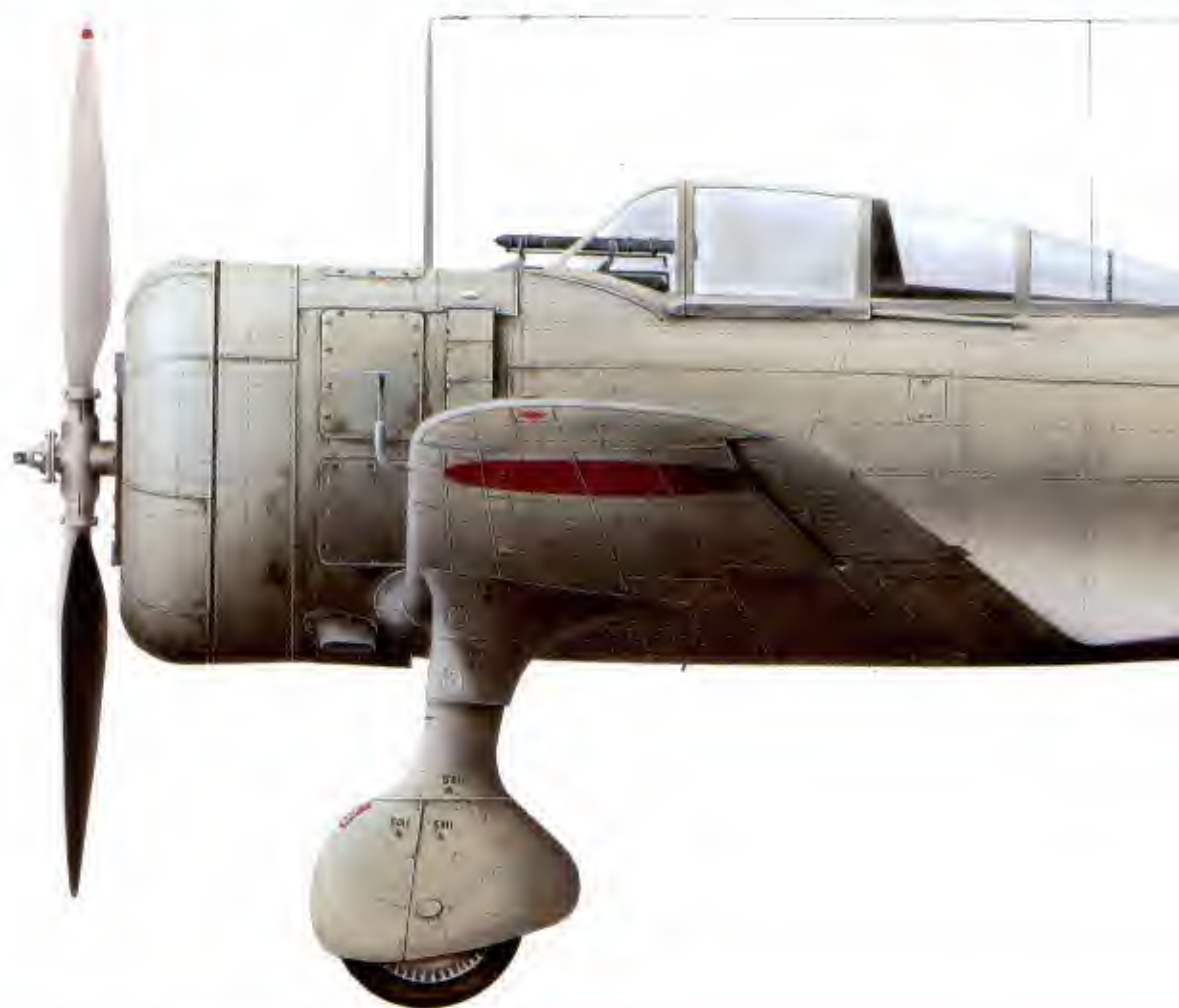
(Photo-K. W. Minert)

▲ ネリス空軍基地に翼を休める「WA」のテイルコードを付けた57FWWのF-16A(78-022)。この機体は以前57FWW Det.16としてユタ州ヒル空軍基地に派遣され、388TFWの「HL」のテイルコードを付けていた。1980年10月14日撮影。 (Photo-T. V. Schaik, APBE)

(Photo-R. E. King)

1980年秋から空母フォレスタル(CV-59)搭載CVW-17のVF-11がF-14への転換に入ったため、その代役として海兵隊VMFA-115が乗艦することになった。
▲ 80年9月、「AA」コードのF-4Jとともにドビンズ空軍基地に立ち寄った旧塗装のF-4J(VE-00, 155829)のフィン。
▶ 「AA」コードのF-4J(AA-103, 155525)
▼ 同じくAA-103の全景。CVW-17のコードにかかる電光はVMFA-115のストライプに代わった。

(Photo-R. E. King)

# イラストレイテッド・第二次大戦機

軽戦の精華キ27は，私の子供の頃からのあこがれであった。昭和17年4月18日，当時東京蒲田の工場で働いていた私は，空襲警報と同時に降りかかる高射砲の破片を避け，軒下で空を見上げていた。東の方向から1機，ブラブラと飛んでくる双発機を見て，最初はロッキード・ハドソンかとも思ったが，近づいてきた機体はB-25だった。白い星がはっきりと見える…と，その後から1機の97戦が高度を下げながら追ってきて，急上昇とともに射撃を開始した。白煙の束がB-25と97戦をつなぎ，97戦がその中に入ったかのように見えた。非常に腕のいいパイロットなのだろう。この光景を生涯忘れることはできない。

実は最近になって，この機体とパイロットが，親友渡辺洋二君のおかげで判明した。当時千葉県柏にあった飛行第5戦隊の教官，馬場英保中尉機だったのだ。終戦時には5式戦に乗り，現在も元気でおられると聞く。

私が所属しているテレフォースという会社では，現在97戦を改造した2式高練とキ43-2の実物大模型を製作しており，エンジンも積むことになっている。次いで97戦も1機製作されることになっており，2月頃TBSテレビ

# 中島キ27乙 97式戦闘機乙

★飛行第5戦隊馬場中尉機(昭和17年4月18日)

## Nakajima Ki-27Otsu Type 97 Fighter "Nate"

で放映される。ぜひ御覧になっていただきたい。

キ27とキ79は，飛んでいるのを見上げると同じ灰緑色なのでよく間違えた。97戦には接する機会がよくあったが，外面は明るい灰緑色でコクピット内は暗い青灰色だった。夏にはエンジンがかかり易いので，ペラを手で回して始動していた。前部カウリングを締めていたスチール・ワイアを芯に帯を巻いたバンドも印象に残っている。

また97戦同士の空戦演習を見ていると，まるでオモチャのようにくるくる回って実におもしろかったことを覚えている。

NAKAJIMA Ki-27 was the first Army Air Corps fighter that I had adored so much during my boyhood. On 18 April 1942, while working at a plant in Kamata, Tokyo, an air-raid siren blew. Protecting myself from falling pieces of flak shells I kept my curious eyes upward to the blue sky. From the East a dot grew and as it came closer formed a shape of B-25 bearing a clear white star. Soon I caught a fighter tailing the bomber in my sight. It was a Ki-27. The fighter descended once and then zoomed up firing short bursts. Suddenly white smoke extended from B-25 to a tailing Ki-27. For a moment it looked as though the two planes were bridged with a wide white belt which enveloped the Ki-27. Ever since then it became an unforgettable scene. Later I had learned that the Ki-27 pilot was Lt. Baba from the 5th Sentai who still survives today. At present, we are building the mockups of Ki-79 advanced trainer and Ki-43 fighter after completion of which we will probably go into the production of Ki-27 fighter mockup.

(By Ichiro Hasegawa)

ヨーロッパ最初のVG翼戦闘/攻撃機

# PANAVIA TORNADO

パナビア・トーネードは西ドイツ，イギリス，イタリアの3ヵ国が共同開発したヨーロッパ最新の戦闘/攻撃機である。トーネードにはIDS（阻止攻撃型）とADV（防空型）2種類があって，その量産計画は西ドイツ空軍用212機，西ドイツ海軍用112機，イギリス空軍用220機，イタリア空軍用100機（以上はIDS）のほか，イギリス向けのADV165機を加えて合計809機を予定している。量産機の引渡しも1979年半ばから始まっており，トーネードは1980年代のNATO空軍を代表する戦術機となるはずである。上はRAF No.232OCUのビクターK.2から空中給油を受けるP.02号機（XX946）。この02号機は1974年10月30日，BAe社ウォートン工場で初飛行した。下は兵装システム試験用のP.06号機（XX948）。P.06号機はトーネード・シリーズとして最初の機関砲発射ならびに兵装投下を行なった。

この２ページはいずれもイギリス向けのIDS型で，RAFはストライク・コマンドのバルカン，バッカニアに代わってトーネードを220機配備する。P.36上は1977年６月，ル・ブールジェ空港におけるトーネードP.12(XZ630)。左隣りはランカスターB.IIIで，30年を隔てた両機種の対比ではトーネードの最大離陸重量60,000ℓbに対し，ランカスターは72,000ℓb，爆弾搭載量は10,000：18,000ℓb，速度性能では両機間に約3.4倍の開きがある。P.36下はコルモラン対艦ミサイル４発と，MSDSエイジャックスECMポッドを搭載したP.03(XX947)。空気取入口が外側に向け開口している様子が明瞭にわかる。このページ２枚は低抵抗爆弾８発と330Gal.増槽２本，エイジャックスECMポッド２本という，典型的な阻止攻撃任務のいでたちで飛ぶP.03(XX947)。下は後退角68°の状態で，トーネードの主翼パイロンは後退角の変化に対応してスウィベルし，パイロンは常に機軸と平行を保つ。

トーネードADVはIDSを改設計したRAFの防空戦闘機型で，1号機は1979年8月9日にロールアウト，現在2機を使用して開発試験が続けられている。基本的にはIDSと同一で，システムを含めて80%以上の共通部分を有するが，要撃用AIレーダの装備のため，胴体がストレッチされており，全長は4.4ft長い。上はスカイフラッシュMRAAMと自衛用のAIM-9LサイドワインダーAAM2発のほか，330Gal増槽を搭載した1号機(ZA254)。右はロールアウト直後のZA254。垂直尾翼の陰に半分隠れているが，後方にはキャンベラのスペア部品を受領にきたインド空軍のAn-12の姿が見える。

全天候要撃機トーネードF.2は中射程の空対空ミサイル，スカイフラッシュのほかAIM-9B/-9Lを格闘戦用に搭載するうえ，AIM-7E/-7E2/-7Fスパローも装備可能で，加えて機首右側にはマウザー27mm機関砲1門を固定装備している。上は前記のミサイル2種に加えて330Gal.増槽2本を装備したCAPコンフィギュレーションのZA254，下はファーンボロ'80でアフタバーナを使用して離陸する同機，ADVではクルーガー・フラップは廃止され，ダブルスロッテド式のファウラー・フラップとなった。

西ドイツ空軍はトーネードIDS を212機導入，現用のF-104Gに代わって4個戦闘爆撃航空団を編成する。ワルシャワ条約機構軍と国境を接して対峙する西ドイツにとって大きな脅威は機甲部隊であり，これに対抗する阻止攻撃にトーネードは本領を発揮するはずである。上は雪原の上空を低空飛行するP.11号機（9801）。トーネードの地形回避システムは，本機に遷音速での低高度侵入能力を提供しており，複雑な地形をかいくぐって敵の拠点に迫ったトーネードは必殺の一弾を投じて飛び去る。左はクルーガー・フラップを下げて着陸進入するP.11号機。胴体下面にはMBB社が開発したMW-1ディスペンサーを装着している。MW-1は飛行方向の両側にロケット弾やボムレットを発射，敵地上軍や施設を広範囲に破壊するもので，トーネード用に開発された。

起伏に富んだ地形の西ドイツ南部を飛ぶP.01号機(9804)。実戦においてトーネードは，ガストを乗り切るため主翼を最大に後退させて超低空を高速で侵入するが，本機の角張った外形は大きな前面面積とともにレーダに捕捉されやすい欠点を内包している。

P.06号機(9806)はほぼ完全なアビオニクスを搭載した最初の機体として，1976年3月30日にマンヒンクで初飛行した。下はP.04号機(D-9592)と並んだ06号機。D-9592はアビオニクス・システムの試験機として完成，後に9805のシリアルが与えられた。

西ドイツは空軍向け212機のほか海軍用に112機の導入を予定しており，これらをF-104Gに代わって第1および第2航空団に配備，艦船攻撃に使用する。写真はコルモラン対艦ミサイル4発を搭載した16号機(9803)。合計16機の開発用機のうち，01－09号機が原型，10号機は強度試験用の機体で，この16号機は量産先行型の最終機にあたる。

このページ２枚はいずれもコルモラン４発を搭載した16号機で，典型的な低高度ミッションのいでたちである。AS.34コルモランは全長4.4m，重量600kg(1,323ℓb)，165kg(364ℓb)の弾頭を持つ対艦船ミサイルで，頭部のCSFトムソン製RE576レーダ・ホーミング・シーカーにより，最大射程20nmを誇る。西ドイツ海軍には，1977年からF-104G用としてすでに350発以上のコルモランが納入されている。下は最初のトーネード部隊となるMFG1のエンブレムを描いた16号機。

# Vulcan B.2
# XL 387
# No.50 Sqn

カリフォルニア州南部，サンタアナ，キャンプ・ペンドルトン，タスティン３ヵ所の海兵隊基地に挟まれた格好で，エルトロ海兵隊基地がある。そのエルトロのＦ-４Ｎファントム部隊ＶＭＦＡ-314とＶＭＦＡ-531のフライトラインに近いトランジット・エリアに見慣れぬ大型機が翼を休めた。複雑な前縁のカーブが，エプロンにそのまま影を落とし，巨大なデルタ翼の上面には，グレイ＆グリーンの英空軍独特のカムフラージュが施されていた。英空軍第１戦略攻撃グループ，第50飛行隊（No 50sqn.）に所属するバルカンＢ．２爆撃機である。

英空軍は第二次世界大戦後，米国が持つ強力な戦略兵器ー原子爆弾の威力に魅了され，核爆弾製造技術のリリースとともに，核攻撃能力を持つジェット爆撃機開発に力を注いだ。その結果誕生したのが，ビクター，バリアント，バルカンの通称３Ｖ爆撃機である。開発時期としては米戦略空軍のＢ-47爆撃機と合致する。やがて米空軍は，Ｂ-47を退役させて有人爆撃機兵力をＢ-52に統一，1960年代も半ばになるとその核装備低高度侵攻任務に加えて，初期型には通常爆弾搭載改造を行ないＢ-52は核，非核両用の戦略爆撃機に姿を変えた。

一方，英空軍は３Ｖ中の２Ｖ，バリアントとビクターの爆撃任務を外し，ビクター約80機には核装備低高度侵攻爆撃機としての任務を継続させた。バルカンも米空軍同様，設計・開発時から核兵器万能の思想にしばられており，Ｂ-52では内翼にパイロンを設けて通常爆弾搭載用に改造できたが，バルカンは翼下にハード・ポイントを持たず，通常爆弾を大量に装備することは不可能だった。

現在，ＲＡＦはなお６個飛行隊分のバルカンを運用しており，25年前の第一線就役時と比較すれば垂直尾翼上端にＥＣＭフェアリングを装備した機体も出現（Ｂ．２はすべてＥＣＭテイルコーン装備），現代の電子戦環境に適応する努力を払っている。英空軍のバルカンＢ．２は就役当初から，米本土防空網に対する模擬攻撃を行なっており，強力なＮＯＲＡＤのレーダ網と対決後は，米本土各地の爆撃レンジでＳＡＣのＢ-52と爆撃精度を競う。今回エルトロで見られたバルカンＢ．２（ＸＬ387）もそんな１機であった。

［上］遠くKC-130R，C-9Bなどの大型機を臨み，一風変ったアウトラインに身を包んで駐機するバルカンB.2 XL387。この日もバルカンには，基地関係者の好奇の目が集まった。機軸から大きく下にずれたオリンパス200シリーズ・エンジン4基のノズル，前縁2ヵ所で後退角を変える変形デルタ，デルタ機特有の極端な主翼端ねじり下げなど，十分に衆目を集める特異な機体である。
［左］基地と外周の地域を隔てる防音林を，翼内に埋込んだオリンパス4基の排気でおおい隠すようにして，エルトロ基地のタキシーウェイを走るXL387。前方から見るバルカンは，ジェット機らしからぬ重厚な印象を与える。翼端から内側へ行くに従って厚みを増し，付け根では胴体直径とほぼ同じ厚さとなる主翼，そしていかにも重そうな機体を支える強固な車輪が，その要素となっている。

**Photos F.B.Mormillo**

〔上〕翼上面のカムフラージュ・パターンを鮮やかに見せて，エルトロ基地のランウェイを離れたバルカンB.2(XL387)。この複雑なカムフラージュが，敵地内陸の防空レーダ網をかいくぐり，不幸にしてインターセプトを受けた際には大きな防御手段となるのである。
〔左〕オリンバスの黒煙を曳きつつエルトロ基地上空をフライバイするXL387。

〔左〕離陸直後，ギアアップも終わらない間に急激な左旋回に入るバルカンB.2。デルタ翼後縁をいっぱいに走るエルロンを利かせてのきつい旋回である。

〔上左〕前脚直前の非常脱出口を兼ねた乗員出入口には搭乗クルー7名の名前が記入されている。バルカンB.2のクルーは機長(CAPT)，コパイ(CO-PILOT)，レーダ航法士(NAV RAD)，機関士(AEO)ほか2名の下士官(ASC)で構成される。
〔上右〕主脚は左右各2基ずつのオリンパス・エンジンの外側に収容する。厚い主翼は，左右各8個のタイヤを持つ降着装置も何らフェアリングを付けることなく，完全に収容してしまう。

〔左〕現代のジェット機では想像できないシンプルな構造のオリンパスのノズル。垂直尾翼側面には2頭の猟犬と白いシールドに赤い十字を入れたNo.50sqn.のマークが描かれている。なおNo.50sqnは"From Deffence to Attack"「防御から攻撃へ」を隊のモットーとし，ロンドン北方のワディントンを基地とする。

シリーズ アメリカ・ジェット戦闘機〈6〉

# *Lockheed F-80 Shootingstar*

# ロッキードF-80シューティングスター

1948年，エシロン編隊でパナマ運河のハワード空軍基地付近を飛ぶ36FG所属のP-80B。

▼ 飛行中のYP-80A-LO(44-83031)。開発から間もなく，限定された推力のジェット・エンジンから最大限の性能を引出すため機体表面はきわめて平滑に保たれており，外板の継ぎ目を埋めた上からハイグロスのライトグレイ塗装を施していた。写真のYP-80A(44-83031)は1944年9月13日に発注された量産先行型13機のうち9号機にあたる。1945年4月，これらのYP-80Aのうち4機は"Extraversion"計画の名のもとにイギリスとイタリアに派遣されたが，ついにドイツのMe262と対決することなくヨーロッパの戦闘は終結を迎えた。

F-80シューティングスターは，ジェット戦闘機の創成期とも言うべき時代に生まれた。時代を遡ること36年。1943年6月，第二次大戦中のアメリカにおいてロッキード社は，陸軍航空軍からジェット戦闘機の設計に関する提案要求を受けた。内容はイギリスで開発されたばかりのターボジェット・エンジン，デハビランドH-1を搭載する戦闘機を設計せよというもので，C.L.ジョンソンをチーフとするロッキード社の設計チームは約1週間で開発計画をまとめ上げ，陸軍に提出した。6ヵ月間で試作機を初飛行させるという厳しい時間的制約を乗り越えた末の1944年1月8日，試作1号機が初飛行の運びとなった。XP-80と命名されたこの試作機は，細長い流線形の胴体と，その中央部に位置する直線の層流翼，主翼付根を前方に向かって伸びるサイド・インテーク型の空気取入口，推力3,000lbのH-1エンジンを搭載し，尾翼下方に位置する排気口によって特徴づけられていた。当初の計画では，量産型P-80は米国内でライセンス生産されたJ36エンジンを装備する予定であったが，これが実現しなかったため，急きょエンジンを換装することとなり，候補の中から選ばれたのがGE製のJ33である。

3機製作予定であった試作機のうち，2～3号機はこのJ33を装備して完成，XP-80Aと呼ばれた。1号機の飛行試験結果の反映と，エンジン換装にともなう改修により形状と諸元を一部変更したXP-80Aは試験結果が良好と判定され，1944年9月13日には量産先行型YP-80Aとして13機の発注を見た。P-80は米陸軍航空軍に大きな期待をもって迎えられ，5,000機という大量発注契約が結ばれたが，第二次大戦の終結にともない大部分がキャンセルとなり，結局917機の発注にとどまった。

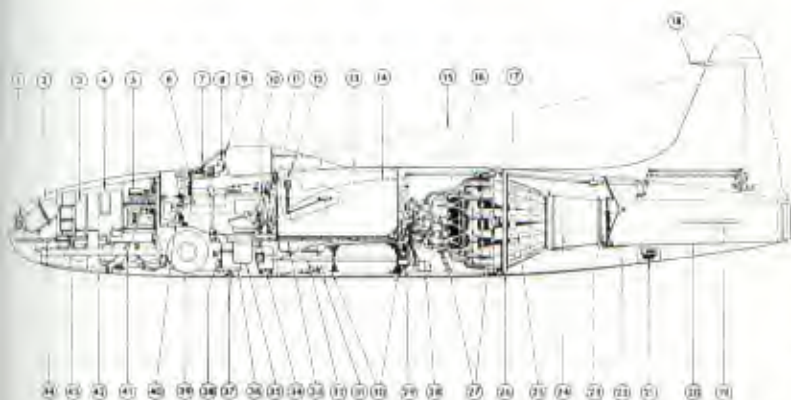
P-80Aの量産型は航続性能を向上させるため主翼端にチップタンクを装備していたが，続くB型ではエンジンを推力5,200lbにパワ・アップ，主翼の翼厚比がやや小さくなり，主翼下面にパイロンが追加された。240機のP-80AがB生産段階でB型に改造され，続いて推力5,400lbのJ33-A-35エンジンを装備したP-80Cが登場する。C型はP-80シリーズの最終仕様となり，1948～49会計年度に798機生産されたが，1946年6月11日付けで米空軍機の名称が変更され，以後F-80となった。

▼　米空軍ジェット化の先陣を切ったP-80Aの流麗な飛行姿。細長い流線形の胴体と，その中央部に位置する直線層流翼，さらに主翼付根部を胴体前方に向かって伸びるサイド・インテーク型の空気取入口など本機の外形的特徴があますところなく捉えられている。

▼　1946年5月19日，ワシントン・ナショナル空港の航空ショーで展示飛行を行なったP-80A-1-LO(44-85065)。愛機の主翼前縁部に腰を下ろすのはG.M.ヘンズリー大尉で，レシプロ戦闘機そのままの飛行装具が興味深い。機首上面には気流測定に使用するヒモが垂れ下がっていることに注目。

▼　JATO離陸するP-80A。初期のジェット戦闘機に共通の悩みとして，エンジンの燃費率の悪さに起因する航続距離の短さがあげられるが，P-80は主翼端に増槽を装備することでこれに対応した。その結果，慣性モーメントの増加にともなう運動性の低下を招くことになったが，相応の効果をもたらした。

▼　低空でスロー・ロールに入るウイリアムズ基地所在，射撃訓練実験部隊のP-80A-1-LO(44-85256)。機首先端部の着陸灯に代わってAN/ARN-6ラジオ・コンパスのループアンテナが取付けられ，整備に手間がかかる全面グレイ塗装はすでに廃止されている。

〈P-80/F-80内部配置〉
①着陸灯，②酸素ビン，③機銃弾薬箱（計6個），④機銃回路接続箱，⑤コマンド・ラジオ，⑥計器盤，⑦防弾風防，⑧照準器，⑨バックミラー，⑩座席，⑪Gバルブ，⑫燃料レベル計，⑬燃料タンク，⑭空気取入口ダクト，⑮アンテナ空中線，⑯スロットル（エンジン制御バルブ），⑰後胴取付け部，⑱ピトー管，⑲テイルパイプ支持トラック，⑳テイルパイプ，㉑リモートコンパス・トランスミッター，㉒テイルパイプ・クランプ，㉓テイルパイプ・アダプター，㉔エレベータ・タブ・モーター，㉕エンジン，㉖空気取入口エアシール，㉗エンジン・マウント，㉘燃料フィルター（後期型は燃料流量計），㉙エルロン・ブースター機構，㉚主桁，㉛ダイブ・フラップ，㉜エルロン・トルクロッド，㉝エレベータ操作ロッド，㉞識別装置，㉟コクピット接続箱，㊱バッテリー，㊲IFFアンテナ，㊳エレベータ／エルロン操縦装置，㊴前脚，㊵ラダー・ペダル，㊶機首取付け部，㊷空薬莢射出ドア，㊸バラスト（初期型は左側，後期型は右側），㊹12.7mm機銃（計6挺）。

▼　アリゾナ砂漠を覆う厚いオーバー・キャスト上を密集した右エシロン隊形で飛ぶP-80A-5。パイロットは戦闘機操縦課程の学生たちである。A-5はAN/ARN-6もしくはARN-7ラジオ・コンパスを装備(機首先端上部にそのループアンテナを設置)，燃料系統の一部を改修した機体だが，A-1とともに後の近代化改修によりエンジンを水アルコール噴射装置付きのJ33-A-9B/A-17A/A-21/J33-GE-11Bに換装，F-80A-10と改称された。

▼　P-80B-1-LO(45-8496)。P-80BはA型よりパワアップしたJ33-A-21エンジンを装備するほか，必要に応じて胴体下面2ヵ所に離陸補助用のJATOを装備可能で，エンジンの換装により速度，上昇性能ともに向上を見た。JATOは1基あたり推力1,000lb，12秒燃焼の離陸補助用ロケットで，滑走開始直後に点火すれば地上滑走距離を最少限に抑えることができた。ちなみにP-80Bは，アメリカの戦闘機として最初の射出座席装備機であった。

▼ 1949年1月8日，フロリダ州マイアミ航空ショーにおけるF-80Cの編隊飛行。1948年6月以降，米空軍の戦闘機を示す接頭記号が変更され，本機はP-80からF-80の呼称となった。F-80Cは水アルコール噴射式のJ33-A-23エンジン(推力4,600lb)を装備するF-80シリーズの最終生産型で，キャノピーは電動開閉式，緊急時には火薬を用いたキャノピー・リムーバーにより投棄できるものとなった。

▼ 朝鮮戦争勃発直後の1950年6月27日，北鮮軍攻撃に向かう8FBG/36FBS所属のF-80C。C型以降，主翼が強化されて1,000lb爆弾2発または5in HVAR 10発が搭載可能となり，戦闘爆撃機としてひとつの完成を見た。写真ではナパーム弾2発を搭載しており，翼端の増槽は「三沢タンク」と呼ばれるもの。この8FBGのF-80Cは1950年6月27日，漢江上空で北鮮のII-10を4機撃墜して米空軍ジェット戦闘機最初のスコアを記録した。

▼ ウエスト・バージニア州の豆畑に緊急着陸するP-80A。この機体はオハイオ州デイトンのライト・フィールドを発進してテスト飛行中，燃料不足のため緊急着陸を行なったもので，給油後，近くの高速道路から離陸に成功したという。ジェット戦闘機とはいえ，総重量14,500lbのP-80の離陸距離はせいぜい5,000ftに過ぎず，アメリカ国内ならば本機が離着陸できる空地や高速道路にはこと欠かなかった。

◀ P-80A-1-LO（44-85172）のエンジン整備作業。このように本機は後部胴体を切離して後方に抜き，エンジンを完全に露出させて存分に整備・点検，あるいはエンジンを交換するという方式を確立して以後の単発ジェット戦闘機のエンジン装備法に大きな影響を与えた。写真は排気コーンを外した状態で，整備員が手にしているのがタービンである。

▼ 同じくP-80A-1-LO（44-85066）のエンジン交換作業。1946年5月19日，ワシントン・ナショナル空港におけるもので，エンジン交換に要した時間はわずかに12分，32分後には飛行に出発したという。412FGの所属機で，垂直尾翼には第二次大戦中のスコアが記入されており，戦後間もない時期だけに，まだその名残りを色濃くとどめている。左下は交換エンジンを点検する412FGの技術将校。

▶ 北鮮上空で被弾，第4エンジンが停止した19BG所属のB-29をエスコートする8FBGのF-80C-10-LO(49-1807)。ともすれば後落しがちのB-29と編隊を維持するため，F-80は胴体下面のダイブ・フラップを開いている。

▲ 1951年9月，北鮮軍攻撃に向かう8FBG/36FBSのF-80C 1個フライト。各機とも翼端の「三沢タンク」に加えて，主翼パイロンにAN/M64A1 500lb爆弾2発を搭載している。朝鮮戦争中のF-80の総出撃回数は98,515回にも達し，米空軍全戦闘機中トップを占める。その戦果はMIG-15撃墜6機，その他の撃墜31機，地上撃破21機と記録されており，これはF-86の撃墜/撃破数814機に続く第2位の成績となる。なお1950年11月8日，鴨緑江上空で展開された世界最初のジェット戦闘機同士の空中戦において51FGのラッセル・ブラウン中尉が中国空軍のMiG-15を撃墜する壮挙を記録しており，F-86とともに朝鮮戦争で最も働いた機種のひとつに数えることができる。

▶ 右主翼に被弾，フラップに穴を開けた状態で帰投したRF-80A。

▲ 低位置からの太陽にクッキリとシルエットを浮かべるF-80A。本機は朝鮮戦争に参戦したとき，すでに旧式化していたが，それでも世界最初のジェット戦闘機同士の空中戦で性能的に勝るMIG-15を撃墜する武勲をたてたり，戦闘爆撃機としても地上軍の支援に目ざましい活躍を見せた。朝鮮戦争後は次第に米空軍の第一線を退いていったが，F-80系列の命脈はいまだに尽きていない。本機から発達した複座練習型T-33Aは合計5,691機生産され，いまだに多くの国で練習機あるいは連絡機として健在である。

# フォト・ニュース(海外)

〔上〕ロッキード・ジョージア社のマリエッタ工場に通算100機目にあたるB型改修予定のC-141Aが到着した。この機体は438MAW所属機で、ニュージャージー州マクガイア空軍基地から飛来したもの。同社では月産10機の割合いで改修作業を進めており、80年中に80機以上のC-141Aが改修された。(Lockheed)
〔下〕同じく438MAWのC-141A。クリスマス用に赤鼻のトナカイ"ルドルフ"に仕立て上げられており，基地内の子供たちの間で親しまれた。(UPI-サン)

(Top) C-141A from 438MAW based at McGuire AFB arrived at Marietta plant of Lockheed Georgia for Model B modification. In 1980 more than 80As were modified. (Lockheed) (Left Below) Note the red-nosed Rudolph scheme of C-141A of 438MAW.(UPI Sun) (Right Below) The mockups of B747 old and new are shown below. The upper picture shows the current model while shown in bottom has lengthened upper deck.(Boeing)

ボーイング社エバレット工場に置かれたB747ジャンボジェットのモックアップ今昔。その違いは一目瞭然だろうが，上は在来型，下はアッパーデッキ延長型である。アッパーデッキ延長型の747はスイス航空からすでに5機の発注を受けており，1983年には1号機が納入されるが，在来機との大きな違いは23ft延長されたデッキに69名(在来型は32名)のエコノミー客を乗せられること。(Boeing)

# PHOTO NEWS (International)

The first F-18 with modified wing flight tested successfully at NATC

After 33-year rest in hanger the Hughes "Spruce Goose" appeared before public eyes.(UPI Sun)

〔上〕このほどパタクセント・リバーのＮＡＴＣにおいて主翼改修作業を受けたＦ-18の1号機が初飛行に成功した。低高度／遷音速域でのロール率の低下を問題視されていたＦ-18だが，主翼後部の強化，エルロン面積の増大，後縁フラップ左右の上方差動機能導入などによって海軍のスペックを上回るロール性能を得るに至ったことが非公式ながら確認された。（ＭＤＣ）

〔左〕1947年11月2日，最初で最後の試験飛行の後，33年間，巨大なハンガーで眠り続けていたスプルース・グース（粋なガチョウ）こと，ヒューズＨ-2ハーキュリーズが，ロングビーチ港内の豪華客船「クイーン・メリー」号の隣りに展示されることになり，このほどハンガーから引出された。同機は11月29日，タグボートに曳航されて仮の係留地へ向かったが，ここで修理の後，今年6月から一般に公開される。（UPI-サン）

〔下〕アエロフロート航空が乗員訓練用に使用しているLET L410UVPターボレット。UVPは全天候，15席の性能向上型で，5機使用中のＬ410 Ｍに続いてアエロフロートが採用した機体。（TASS）

LET L410 UVP Turbolet used for Aeroflot crew training.(TASS)

# フォト・ニュース(国内)

〔上〕12月6日，厚木基地へ着陸するVA-65 "Tigers" のKA-6D(151818)．本機は現在インド洋に展開中の大西洋艦隊所属D.D.アイゼンハワー(CVN-69)から飛来したもので，翼下に増槽4本，胴下にはトラベラー・ポッドを携行している。（関谷政明）

(Above) KA-6D(151818) from VA-65"Tigers" landed at NAF Atsugi on 6 December 1980. The aircraft equipped with four aux. tanks and traveler-pod had flown CVN69. USS Dwight D. Eisenhower of the Atlantic fleet currently deployed to the Indian Ocean.(Photo by M. Sekiya)

A-7E of VA-113 assigned to USS Ranger (CV-61) arrived at Atsugi on 20 De 1980 (S.Ichikawa)

〔上〕12月20日，厚木基地へ飛来したレンジャー(CV-61)搭載VA-113のA-7E．VA-113は約1年ぶりに第7艦隊任務に就いたレンジャーとともに1980年9月から西太平洋上にある。（市川定彦）
〔右〕嘉手納基地のエプロンに駐機するVP-24のP-3C(157311)．大西洋艦隊PW-11が駐留するフロリダ州ジャクソンビル基地から飛来したもので，垂直尾翼にはニックネーム "Batmen" にちなんだコウモリのマークが描かれている。11月17日撮影。（田名一夫）

P-3C of VP-24 at Kadena AB, Okinawa. (K. Dana)

［左］12月6日，入間基地を離陸するフィリピン空軍第220重輸送航空団のC-130H(4704)。同空軍は1976年に6機のC-130Hを受領している。
［下］嘉手納基地に飛来した18TFW/1SOSのMC-130E(64-0567)。本機は機首に通称スカイフックと呼ばれるフルトン回収装置を装備している。なお1SOSは1981年3月に，フィリピンのクラーク基地への移駐が予定されている。（田名一夫）

(Left)C-130H from the 220th Heavy Airlift Wing of Philippines Air Force left the Iruma AB on 6th December. As of 1976 the PAF deployed six C-130Hs.(Below)MC-130E from 1SOS /18TFW equipped with "Skyhook" at Kadena AB. 1SOS is expected to be based at Clark AFB, the Philippines in March 1981.

［下］12月15日，横田基地を離陸するMACのC-141A。機体にはグリーン2色とグレイを用いた迷彩が施されている。塗装についてはまだ評価試験の段階らしく，MACのインシグニアや文字類は記されていない。なお，この塗装のC-141の来日は初めて。

(Below) C-141A of MAC took off from Yokota AB on 15 December 1980. As noted the aircraft bears camouflage of two-tone green and gray which see seemed to be in process of evaluation having neither MAC insignia nor other markings.

# フォト・ニュース(国内)

11月25日，約4ヵ月ぶりにミッドウェー(CV-41)が横須賀に帰ってきたが，このページの3枚は入港の前後に厚木基地で撮影されたCVW-5の所属機である。
〔右〕入港前日の11月24日，RW01に着陸するVF-161のF-4J(158356)。垂直尾翼のイナズマをはじめ機首番号，国籍標識など，すべてグレイのロービジビリティー塗装になっている。
〔下〕12月5日に撮影されたVA-115のKA-6D(152906)。(中村　健)
〔右下〕F-4J同様，グレイ塗装になったVA-56のA-7E(158832)。胴体パイロンにAIM-9サイドワインダーが見える。　(藤村光弘)

F-4J of VF-161 landing at Atsugi on Nov. 24 '80 wearing the low visibility color scheme

KA-6D from VA-115　Dec.5 photo (K. Nakamura)

A-7E from VA-56. Note the Sidewinders.　(M.Fujimura)

〔下〕12月1日，先任のVMA-214に代わってMAG-12所属となったVMA-331の第一陣が到着した。写真の機体はその司令乗機で，ハンプバックにはMARINE AIR WINGの文字が記されている。垂直尾翼のマーキングは黒と黄だが，来日機の中にはグレイ一色の機体も確認された。
(村兼正敏)

[Below] The first group of VMA-331 arrived to replace VMA-214 of MAG-12. Shown in below is the Commander's aircraft tail markinges in black and yellow (M.Murakane)

# 館山基地 航空祭

撮影・佐藤光宏

基地祭シーズンの終わりを告げる海上自衛隊館山基地の航空祭が、今年も冬の便りが聞かれ始めた12月7日に開催された。館山基地は海上自衛隊の主力ヘリコプタHSS-2のメッカとあって、外来機は少なかったものの、編隊や救難訓練など派手な展示飛行が人目を引いた。右はホバリングから上昇に移る101航空隊のHSS-2 8069号機。

On December 7/80 the open house was held at JMSDFAS Tateyama which would be the last to close the open-house season. The station is known as a Mecca of HSS-2s, the mainstay JMSDF Air Force.

［左上］数少ない外来機のひとつ下総基地111航空隊のKV-107II 8604号機。
［上］編隊飛行から帰投した121航空隊のHSS-2。121航空隊はヘリコプタ搭載護衛艦に派遣されるため、胴下にベア・トラップによる着艦拘束装置を装備している。
［左］離陸を待つ101航空隊のHSS-2A。

(Left Top)KV-107II from 111 sqdn based at Shimofusa (Above) HSS-2A from 121 sqdn which will be assigned to the Fleet service soon (Left)HSS-2A from 101sqdn stands by for take off

MODELLING

# MANUAL

## MESSERSCHMITT Me262A, B

メッサーシュミットMe262 A, B

イラスト/解説・野原　茂

世界最初の実用ジェット戦闘機として航空史上に不朽の名を残すMe262は，ドイツ第３帝国が生んだ最もセンセーショナルな航空機でもある。Me262の登場により，それまで全盛を誇ったレシプロ機は決定的に過去の遺物と化し航空戦の様相も一変してしまった。しかし革命機Me262も実戦配備に至るまでは苦難の連続で，　とくにヒトラーの鶴の一声によるMe262の爆撃機転用は生産ラインを混乱させ，本来の戦闘機としての実用化を１年以上も遅らせてしまった。それでも1944年末から本土防空戦に投入された戦闘機Me262は，ジェットの威力を発揮しレシプロ機をまったく寄せつけず，とくに米陸軍四発重爆などはカモ同然にたたき落した。また複座練習機改造の夜戦も快速モスキートを次々に撃墜していったが，すでにドイツの敗北は決定的だった。Me262は大きく分けて戦闘機型，戦闘爆撃機型，偵察機型，練習機型があり，実用期間のわりにバリエーションは豊富である。今回のモデリングマニュアルでは，これらバリエーションとともに，モデル製作上重要な細部ディテール，塗装について紹介していきたい。

# 全体解説

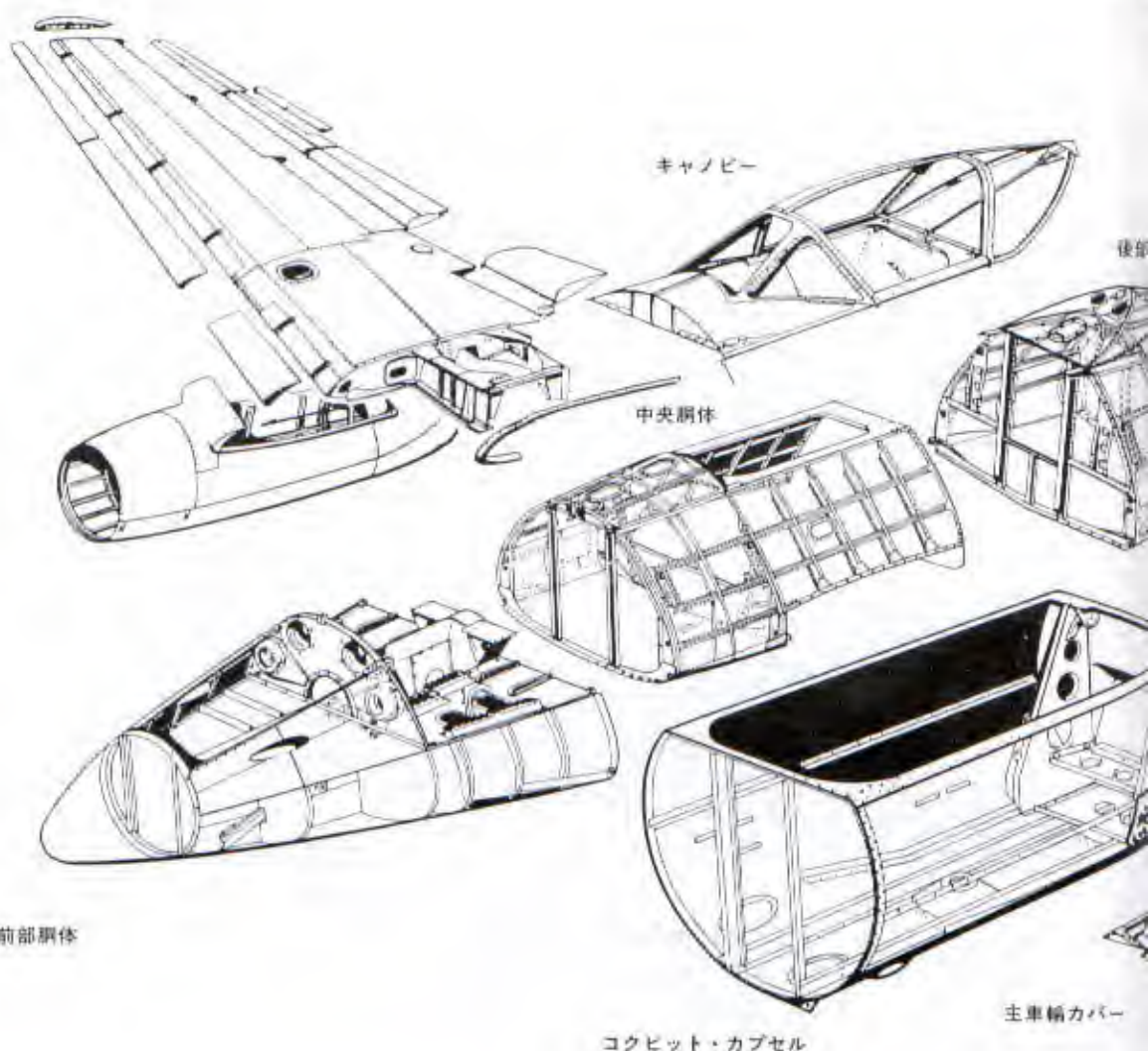
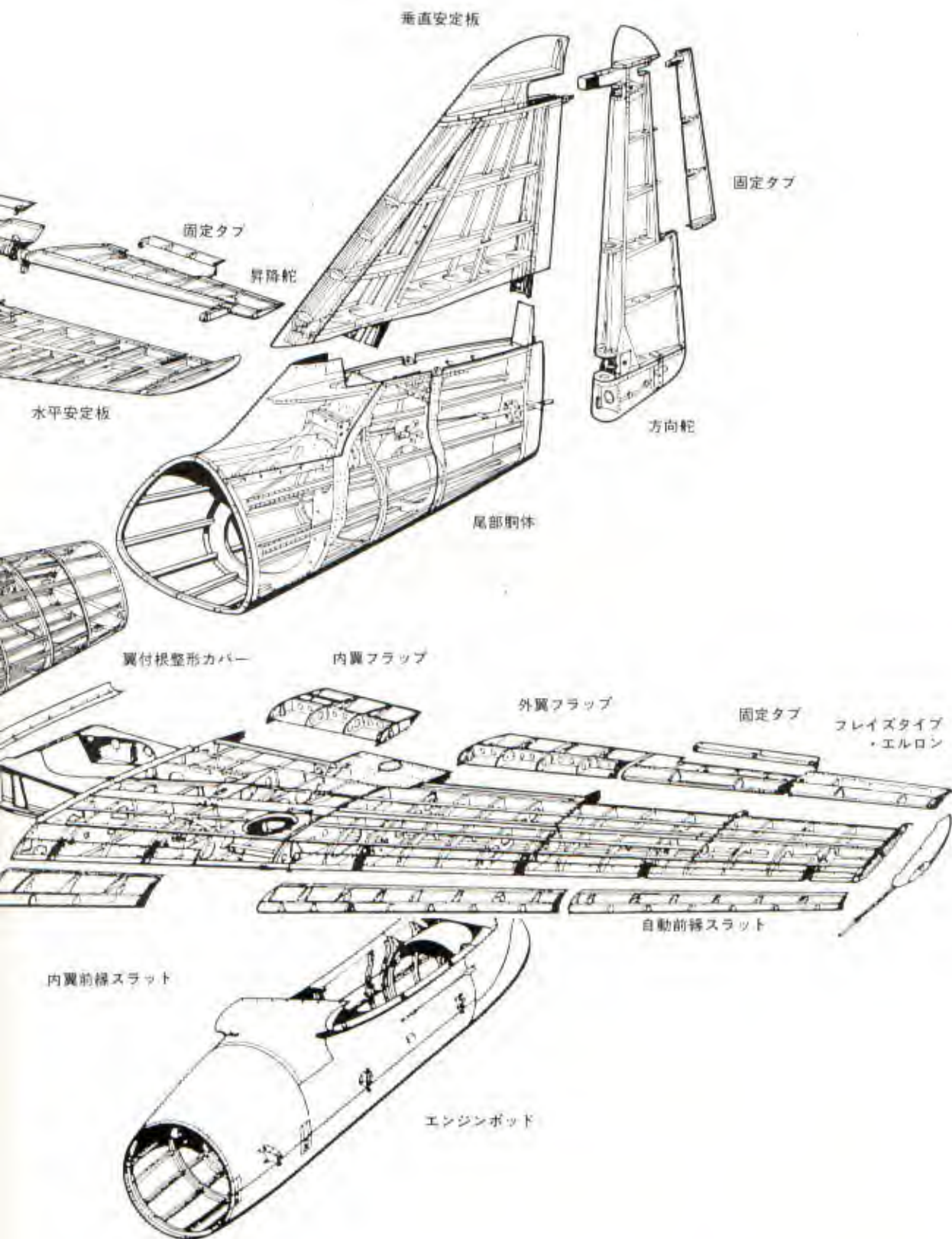
Me262は動力にジェット・エンジンを使用したということでは画期的な機体であるが，構造そのものはきわめてオーソドックスなセミモノコック構造である。三角形断面の胴体は前部，中央部，後部，尾部の4つのコンポーネントからなる。三角形断面としたのは低翼式主翼との干渉を減にさせるためで，フィレットは廃止している。大メシ食いのユモ004エンジンのため，コクピット前後は900ℓ(238gal)入り2個，250ℓ(66gal)入り1個の防弾燃料タンクで占められている。

主翼はジェット機にふさわしく前縁で18°32'の後退角をもち，内翼後縁は逆にやや前進角がつけられているため，平面形はいかにも"Schwalbe"(つばめ)のニックネームにふさわしい。前縁には全幅にわたって自動スラットがつけられ，後縁にはファウラー・フラップ(最大下げ角55°)とフレイズ・タイプのエルロン(可動範囲は上，下20°)がついている。

水平尾翼は可動式で+3°30'，−6°30'の範囲で調整できる。エレベータ可動範囲は上，下各20°，方向舵は左右各30°。

なかでも特徴あるのはコクピット構造で，在来機のような胴体隔壁に諸装置を取りつける方式ではなく，円筒状の装甲カプセルを別個に作り，その中に諸装置を配置して，中央胴体の下から取付けるようになっていた。

## 胴体分解図

垂直安定板
固定タブ
固定タブ
昇降舵
水平安定板
方向舵
尾部胴体
翼付根整形カバー
内翼フラップ
外翼フラップ
固定タブ
フレイズタイプ
・エルロン
自動前縁スラット
内翼前縁スラット
エンジンポッド

# バリエーション(1)

### Me262A-1a

開発当初の目的であった純戦闘機型で，いわばMe262本来の姿である。装備エンジンは推力890kg(1,960lb)のユモ109-004B-1，-2，-3軸流ターボジェット2基で，武装は機首にMK108 30mm砲4門(携行弾数は上部銃が各100発，下部銃が各80発で計360発)。各型合計1,400機におよぶMe262のうち，大半はこのA-1aである。

### Me262A-1a/U1

A-1aの機首武装をMK108 30mm砲2門，MK103 30mm砲2門，MG151/20 20mm砲2門に強化した型だが，試作1機のみで開発は中止された。

### Me262A-1a/U2

A-1a/U1にFuG125無線機を搭載し，悪天候下での作戦を容易にした機体だが，計画のみで中止。

### Me262A-1a/U3

A-1aの武装を全廃し，ここに2台のRb50/30航空カメラを搭載した戦術偵察機。カメラ全体を胴体内に収容できないため，側面に大きなバルジが張り出した。ごく少数作られ，NAGr6（第6近距離偵察飛行隊）などに配属された。

このほか，制式名称はないが，A-1aの機首武装をMK214 50mm砲1門とした対爆撃機用迎撃機(4機試作)，前部胴体下面にパイロンを設け，ここにW.Gr21ロケット弾ランチャーを2基装備した機体，機首にFuG218ネプツーン・レーダを装備した機体などがあった。

### Me262A-1b

対爆撃機攻撃用として，A-1aの主翼下面に55mmR4M非誘導空対空ロケット弾各12発を装備した型で，そのほかはA-1aとまったく同じ。本型を主力としたガーラント中将指揮のJV44は，終戦までのわずか1ヶ月間で約50機の米陸軍四発重爆を撃墜し，R4Mの威力を見せつけた。

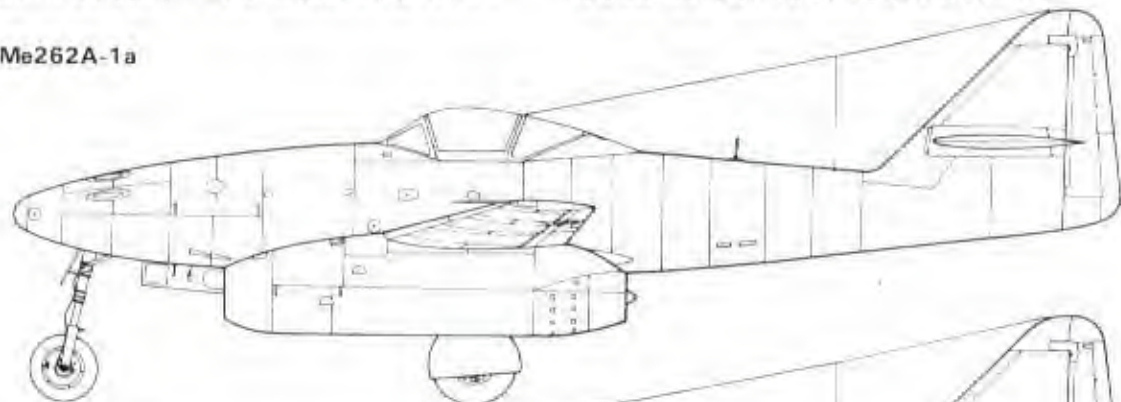
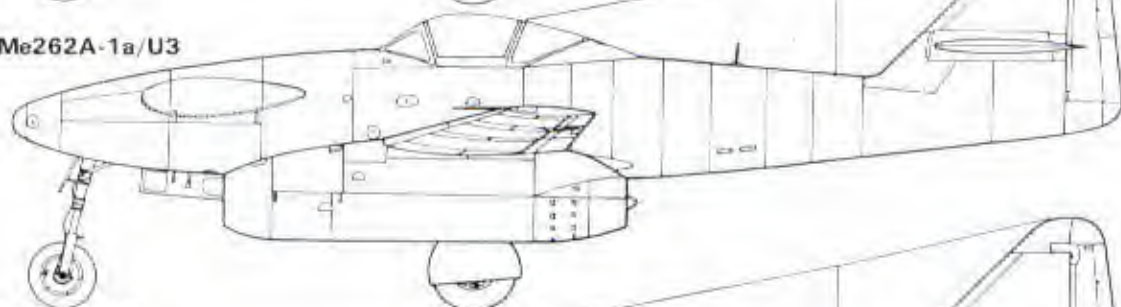
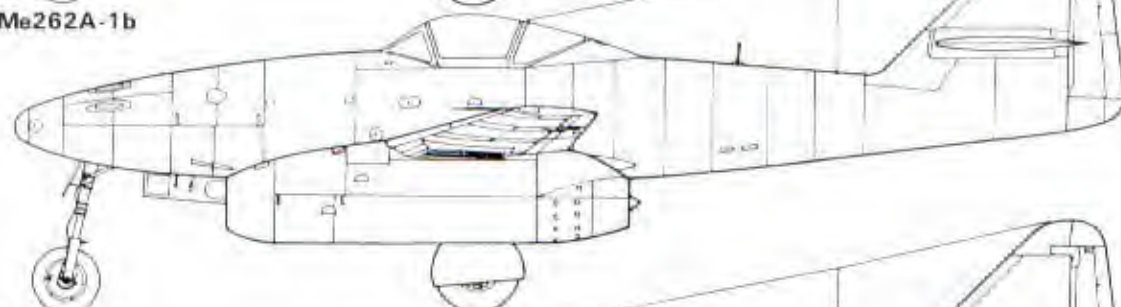
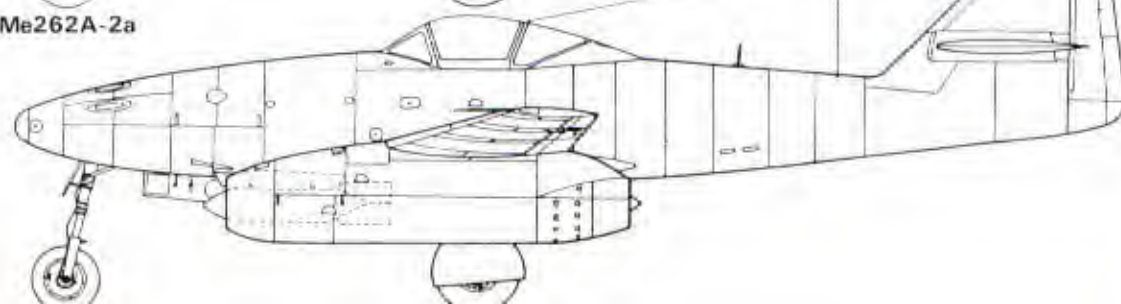
### Me262A-2a

ヒトラーの命令で誕生した戦闘爆撃機。名称はA-1aより後だが，本格的な実戦参加は本型のほうが早い。基本型はA-1aと同一で，前部胴体下面に"Wikingerschiff(海賊船)"と呼ばれるラックを2個設け，ここに250kg(550lb)2発，500kg(1,100lb)2発，1,000kg(1,840lb)1発いずれかの爆弾を搭載できるようにしたものである。

### Me262A-2a/U1

A-2aの機首武装をMK108 2門に減じ，ここにTSA爆撃照準器を搭載した地上攻撃機型。試作のみ。

### Me262A-2a/U2

A-2aの武装を全廃，機首を延長して先端をガラス張りにし，伏臥式爆撃手席とLotfe 7H水平爆撃照準器を装備した本格的な爆撃機。試作1機が完成したところで終戦となった。

# バリエーション(2)

### Me262A-3a

A-2aのコクピット，燃料タンク周囲に装甲板を張った戦闘爆撃/迎撃兼用型。試作のみで中止。

### M262A-5a

A-1aの武装をMK108 2門に減じ，Rb50/30 2台，またはRb20/30とRb75/30カメラを搭載，前部胴体下面に2個の増槽を懸吊した戦闘/偵察機。試作のみで中止。

### Me262B-1a

レシプロ機からジェット機への移行を容易にするために作られた複座練習戦闘機。A-1aのコクピット後方に教官席を設け，これを大型の2分割キャノピーで覆っている。後席増設によって後部胴体内燃料タンク容量が減じたが，胴体下面の"Wikingerschiff"に2個の300ℓ(79gal)入り増槽を装備してこれを補った。武装はそのまま残されている。約15機生産。

### Me262B-1a/U1

強力なモスキート夜戦に対応するため，B-1aにFuG218ネプツーン・レーダとFuG350ZCナクソス・ホーミング装置を追加した夜間戦闘機。機首，後部胴体下面にそのアンテナが突き出している。胴体下面の増槽は標準装備で，一部は機首武装をMK108 2門，またはMG151/20 2門に減じていた。約10機ほど製作され，その大部分が10./NJG11に配属されて，終戦直前のベルリン防空に活躍した。

### Me262B-2a

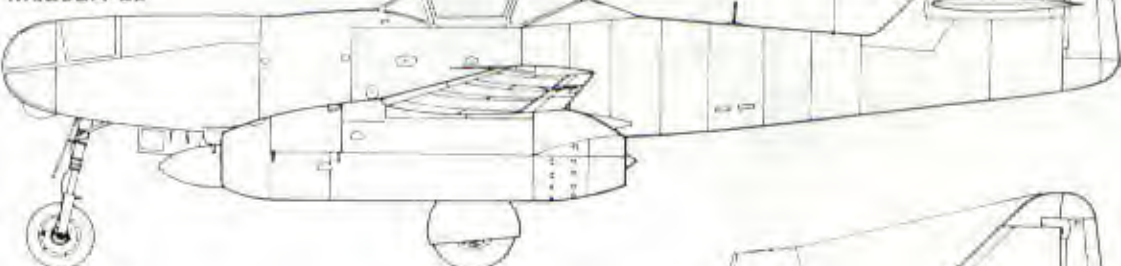
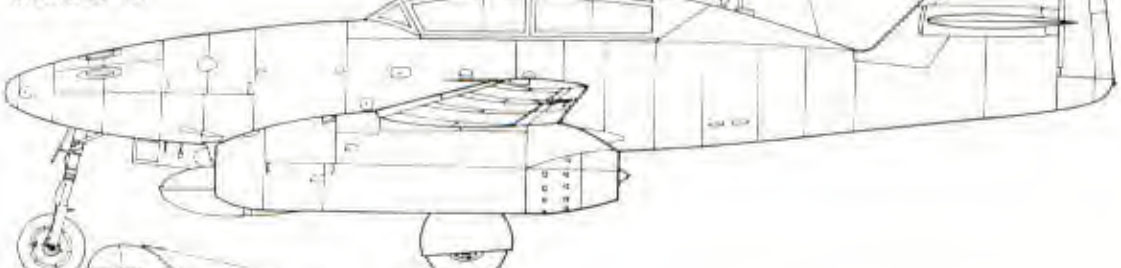
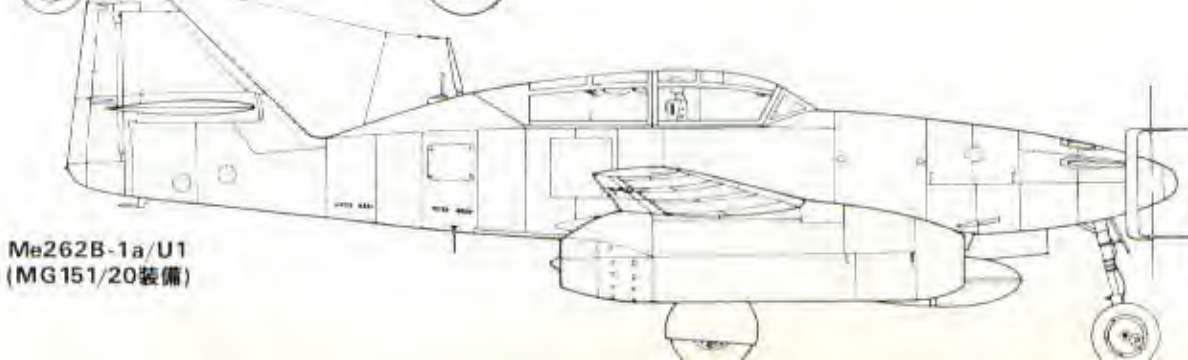
B-1a/U1のコクピット前後を1.5mほど延長し，胴体内燃料タンクを増設，コクピット直後に2門のMK108"シュレーゲ・ムジーク"(斜め銃)を装備した本格的な夜間戦闘機。2号機以降はレーダをマイクロ波長のFuG240ベルリンとする計画であったが，1号機が初飛行したところで終戦となった。

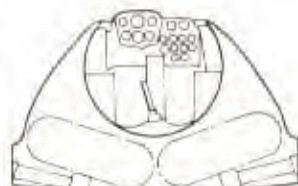
### Me262C-1a

A-1aの後部胴体に，補助動力としてMe163用のワルター109-509A-2液体ロケットを装備した型で，11,700m(38,400ft)までの上昇時間4.2分という驚異的な性能を誇ったが，試作1機のみで量産にはいたらなかった。

### Me262C-2b

A-1aのエンジンをターボジェット・ロケット混合のBMW109-003Rに換装した型で，1945年3月に初飛行，高度7,500m(24,600ft)まで1.5分という上昇性能を記録したが，2号機完成直前に終戦となった。

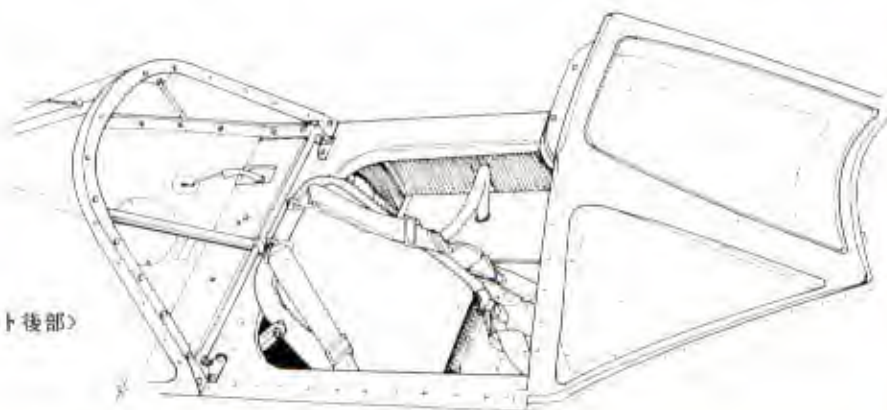
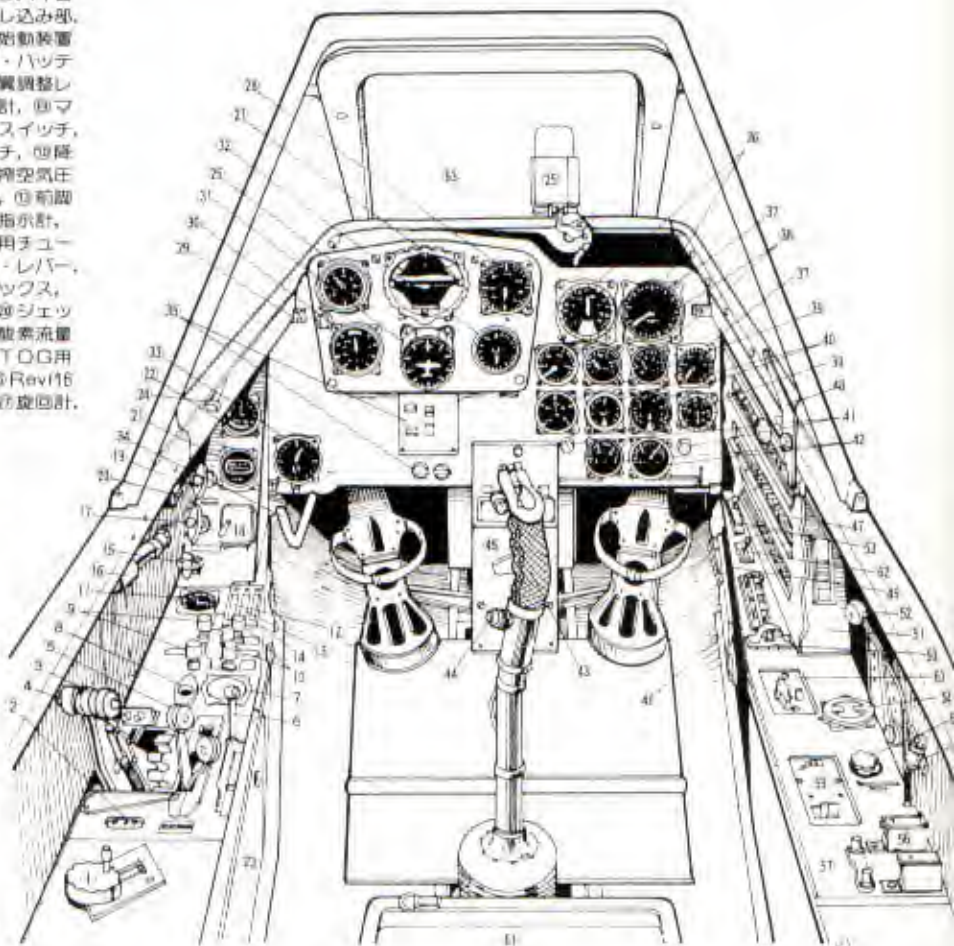
そのほかA-1aの胴体下面に投下式ワルターロケットを装備したC-3，A-1aの機首に50mm自動砲SG500"ヤークトファウスト"12基装備のD，R4Mロケット弾48発をポッド装備としたEなども計画されたが，いずれも実機は完成していない。

# コクピット・アレンジメント

Me262のコクピットは，ジェット機といっても現代の機体のように電子機器などはないから，レシプロ機と変わらないシンプルさである。各計器類は飛行関係と動力関係に分けて合理的に配置されており，いかにもドイツ機らしい。終戦直前にテストパイロットとともに米軍に投降した，有名なA－2a（W．Nr111711）はパイロット・シート直後に12mm厚の防弾鋼板を装着しており，これが原因で大半のMe262出版物がこの防弾鋼板を標準装備としているがこれは誤り。少なくとも111711号機以前にドイツ空軍に配属となった機体でこの防弾鋼板を装着した写真は見当たらない。これが111711号機だけのオプション装備なのか，あるいは損害の意外な多さに対処するため，標準装備となったものなのかは不明。

**〈塗装メモ〉** 計器盤，シートを含みコクピット内はシュバルツグラウ66で，キャノピー射出レバーなど緊急作動部は赤で塗られている。動力関係の計器はメーターの周囲を白（左半分），赤（右半分）に塗り分け，下方の燃料ゲージは白，黄に塗り分けてある。操縦桿は基部が02でグリップをふくむ上部は黒。

〈A-1aコクピット断面図〉

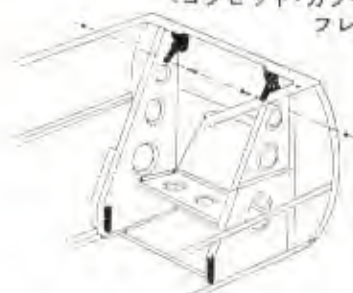
**〈操縦席計器盤〉**

①方向舵トリム用手動輪，②パイロット電熱手袋用ソケット差し込み部，③スロットル・レバー，④始動装置用押ボタン，⑤燃料コック・バッテリー用スイッチ，⑥水平尾翼調整レバー，⑦水平尾翼位置指示計，⑧マスター・バッテリー切離しスイッチ，⑨着陸フラップ作動スイッチ，⑩降着装置作動スイッチ，⑪圧搾空気圧力計，⑫左主脚作動指示計，⑬前脚作動指示計，⑭右主脚作動指示計，⑮酸素バルブ，⑯酸素呼吸用チューブ，⑰非常用着陸フラップ・レバー，⑱RATOG用スイッチボックス，⑲非常用降着装置レバー，⑳ジェット排気口調整スイッチ，㉑酸素流量計，㉒酸素圧力計，㉓RATOG用ケーブル，㉔通風レバー，㉕Revi16日光像照準器，㉖速度計，㉗旋回計，㉘昇降計，㉙ピトー管機房指示計，㉚高度計，㉛中継コンパス，㉜AFN指示計，㉝時計，㉞前脚ブレーキ・ハンドル，㉟機銃安全切離しスイッチ，㊱RPM指示計，㊲圧力計，㊳圧力注入計，㊴圧力温度計，㊵潤滑圧力計，㊶残量計，㊷燃料供給計，㊸操縦桿，㊹機銃発射ボタン，㊺ヒューズ・スイッチボックス，㊻航空記録収容ケース，㊼主スイッチ盤，㊽キャノピー射出レバー，㊾信号弾発射ボタン，㊿FuG25a無線機用発信スイッチ，(51)偏流計テーブル，(52)爆弾緊急投下レバー，(53)キャノピー開閉スイッチ，(54)周波数切替えスイッチ，(55)空対空送受信用周波数調整スイッチ，(56)始動スイッチ，(57)RPM指示計切替えボタン，(58)パイロット飛行帽無線機接続部，(59)接続ソケット，(60)PTコントロール装置，(61)パイロットシート，(62)信号弾セレクト・スイッチ，(63)前部90mm防弾ガラス。

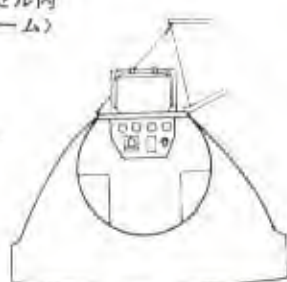
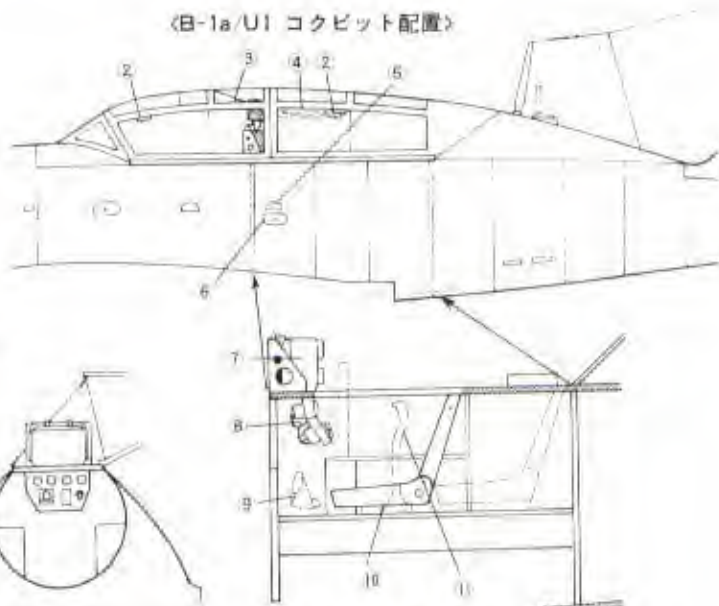
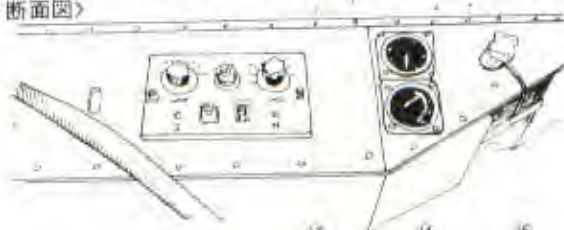
## A-2a計器盤

〈A-1aコクピット後部〉

〈B-1a/U1 コクピット配置〉

〈シート〉

〈コクピット・カプセル内フレーム〉

〈B-1a/U1後席左側コンソール〉

〈B-1a/U1コクピット断面図〉

〈B-1a/U1後席計器盤〉

〈B-1a/U1 コクピット，キャノピー〉
（FuG350ZCナクソスは取外してある）

〈Me262B-1a/U1のコクピット〉

B-1a，B-1a/U1のキャノピーは前後別々に開閉する。図はB-1a/U1を示すがB-1aの場合は操縦装置があるため右上の図で破線部に示したようにアレンジが若干異なる。シートは後方隔壁まで後退し，前方には操縦桿や計器盤などが配置されている。左右コンソールのディテールは資料がないため確認できないが，前席に準じたものと推定される。

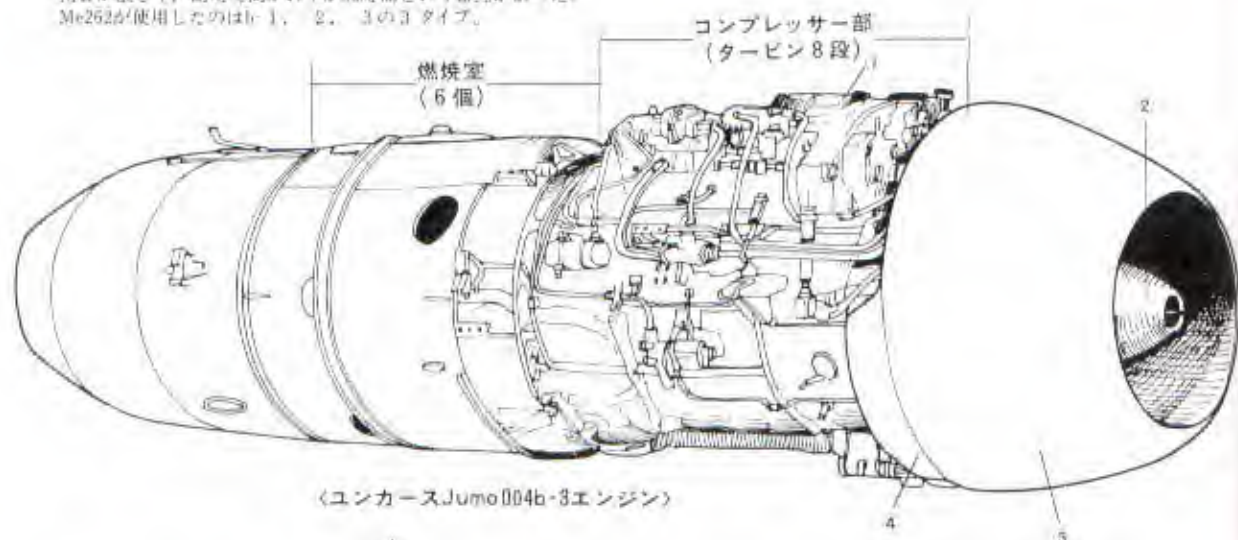
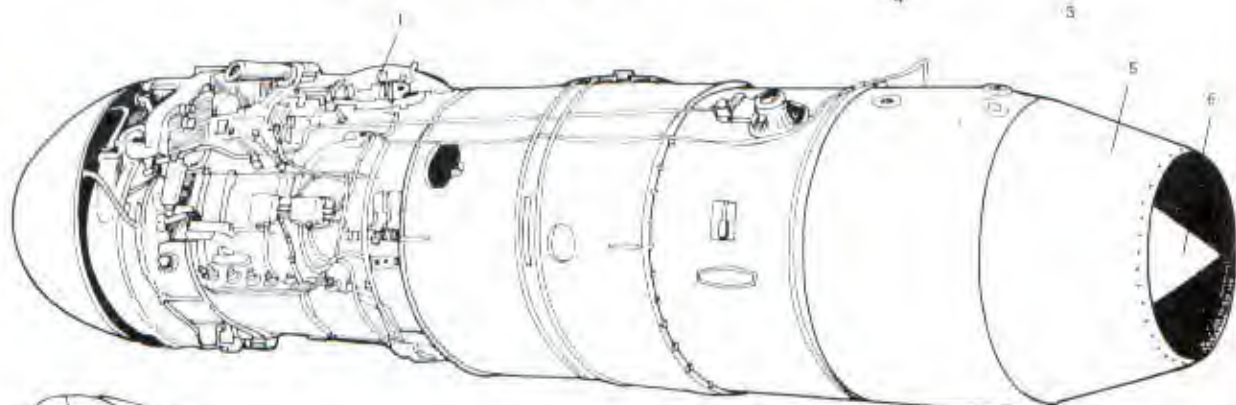
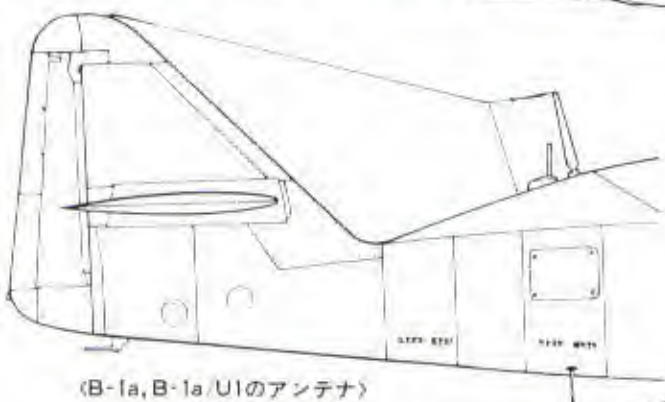
〈B-1a/U1のコクピット〉①シートベルト取付け部，②ハンドル，③FuG350ZCナクソス用デュポール・アンテナ，④キャンバス・ブラインド，⑤追加ステップ，⑥燃料タンク・キャップ，⑦FuG350ZCナクソス探知機，⑧計器盤，⑨フットバー，⑩シート，⑪操縦桿，⑫昇降計，⑬高度計，⑭コンパス，⑮速度計，⑯ネプツーン・レーダ・スコープ，⑰キャノピー固定索，⑱後方燃料タンク注入口，⑲FuG16ZY送受信機取付けフレーム。

# エンジン

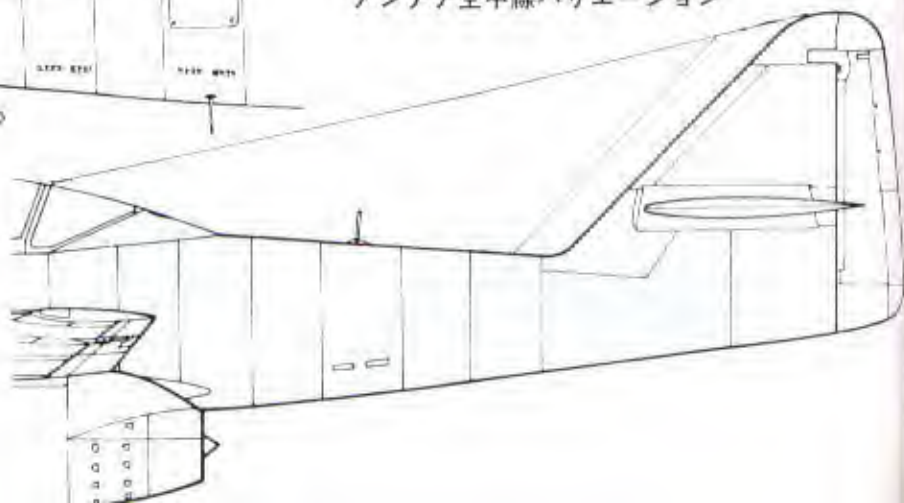
〈ユモ004エンジン〉

Me262を歴史的な機体として成功させた要因のひとつがこのユモ004軸流式ターボ・ジェットエンジンである。重量700kg(1,540lb)推力880kg(1,960lb)8段軸流1段タービンで初期のジェットエンジンとしては優れた性能を有していたが、燃料消費が激しく、耐用時間がわずか30時間という難点があった。Me262が使用したのはb-1、-2、-3の3タイプ。

コンプレッサー部
(タービン8段)

燃焼室
〈6個〉

〈ユンカースJumo004b-3エンジン〉

〈ユモ004-3エンジン〉①ギアボックス，②スターター・ハウジング，③前部フェアリング(エンジンに固定)，④オイルタンク，⑤排気口フェアリング，⑥排気コーン，⑦燃焼室(6個)。

## アンテナ空中線バリエーション

〈B-1a, B-1a/U1のアンテナ〉

〈A-1aのアンテナ〉

# 降着装置

〈前脚〉

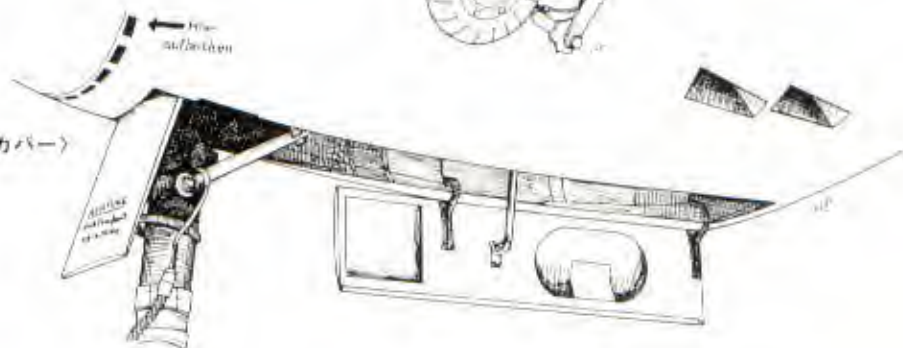
試作4号機までは尾輪式だったが、エンジン排気に悪影響をおよぼすため5号機から前輪式に改められた。前脚は常識的な後方引込み式で、カバーは収容部右側と脚柱前方の2枚。マニュアルにはオレオ部に捩れ止め（構造図中の破線部分）が記入されており、VシリーズやMe262実験飛行隊に配属されたW.Nr.170,000番台のA-1a初期型にも見受けられるのだが、量産型ではなぜか取外されている。

タイヤサイズは660mm×160mmで、トレッドパターンは図のタイプのほかに、主脚タイヤと同じものもあった。

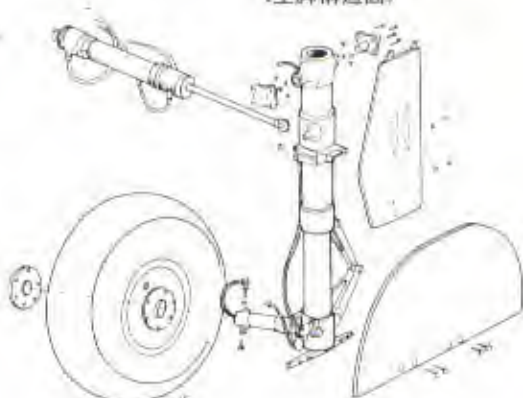
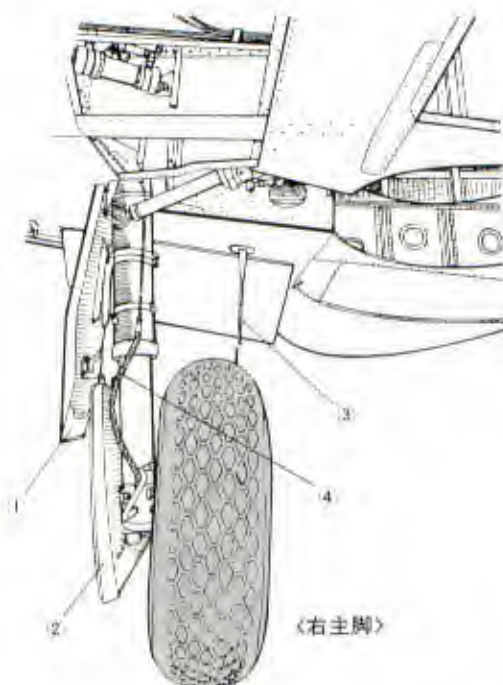
〈塗装メモ〉 脚柱はデュンケルグリュン71、またはRLMグレイ02で、ホイールハブは黒(グロス)。収容部内はRLMグレイ02。

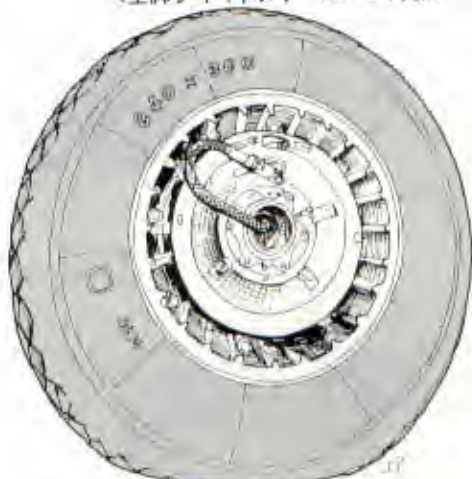
〈前脚構造図〉

〈前脚収容部,カバー〉

〈主脚〉

主脚は内側引込み式で、脚カバーは上、下ふたつの部分からなり、脚柱は正面より見て内側に4°45'傾斜している。タイヤも垂直でなくややハの字状に付き、タイヤサイズは840mm×300mm。

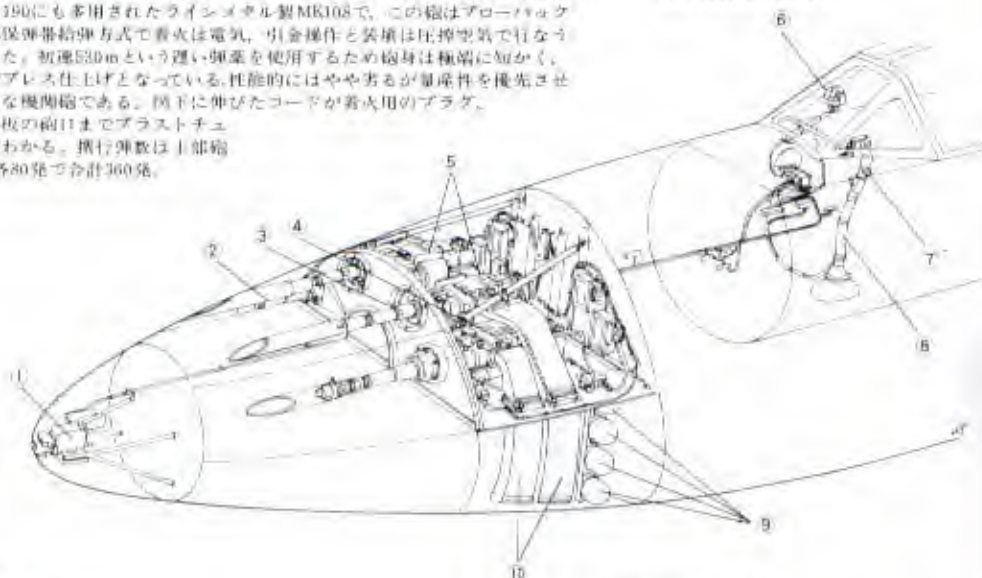
〈塗装メモ〉 脚柱はデュンケルグリュン71、またはRLMグレイ02、ホイールハブは黒(グロス)、引込み用シリンダーはシルバー、収容内部はRLMグレイ02。

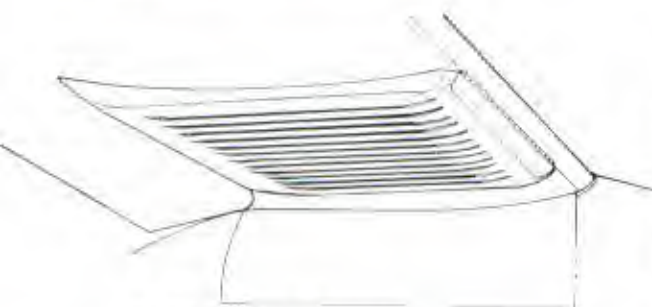
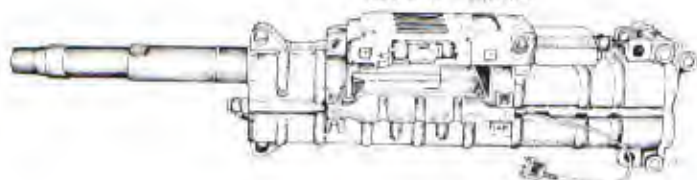
〈主脚構造図〉

〈前方から見た右主脚〉①上部主脚カバー、②下部主脚カバー、③モラーネ・マスト・アンテナ、④ブレーキ・パイプ。

〈右主脚〉

〈主脚タイヤ,ホイールハブ内側〉

# 武装

Me262の武装の特徴はジェット機の利点を生かした機首への大口径砲集中装備にある。30mm砲4門という重武装はこの当時の戦闘機ではほかに例を見なかった。Me262が搭載した30mm砲はBf109やFw190にも多用されたラインメタル製MK108で，この砲はブローバック作動，後退逆鈎，金属保弾帯給弾方式で着火は電気，引金操作と装填は圧搾空気で行なうという斬新な砲であった。初速530mという遅い弾薬を使用するため砲身は極端に短かく，砲自体も部品の80%がプレス仕上げとなっている。性能的にはやや劣るが量産性を優先させた，いかにもドイツ的な機関砲である。図下に伸びたコードが着火用のプラグ。

砲身が短いため，外板の砲口までブラストチューブを付けているのがわかる。携行弾数は上部砲が各100発，下部砲が各80発で合計360発。

〈A-1aの機首武装〉

〈A-1a機首武装配置〉①BSK16ガンカメラ，②ブラスト・チューブ，③取付け架，④下部MK108 30mm機関砲，⑤上部MK108 30mm機関砲，⑥Revi16B光像照準器，⑦機関砲発射ボタン，⑧KG13B操縦桿，⑨圧搾空気ボンベ，⑩薬莢放出口。

〈MK108 機関砲〉

〈R4Mロケット・ランチャー〉

〈R4Mロケット弾〉

R4Mロケット弾は当初から空対空用として開発された最初のロケット弾で，直径55mm，全長812mm，弾頭重量3.85kg(うち火薬は0.52kg）と小型だが，爆撃機を撃破するに充分な威力をもっていた。信管は通常の触発式で，発射後は後部のフィンが傘状に開いて弾道を保持する。約550mの距離で発射すると，弾道が少しずつずれてくるので四発重爆と同じ大きさの円形弾幕をつくるようになっていた。速度も毎秒525mと速く，弾道はW.Gr21より正確で使用期間が短かいわりに大きな戦果を上げた。(ディテールは本誌80年12月号Fw190を参照)

〈塗装メモ〉R4M本体は鉄色で，弾頭のみ白く塗ったものもある。ランチャーは木製なので木目の感じに仕上げるとよい。ただし周囲は下面色の76がオーバーラップしているのが一般的。

〈R4Mロケット弾12発を装備した状態〉

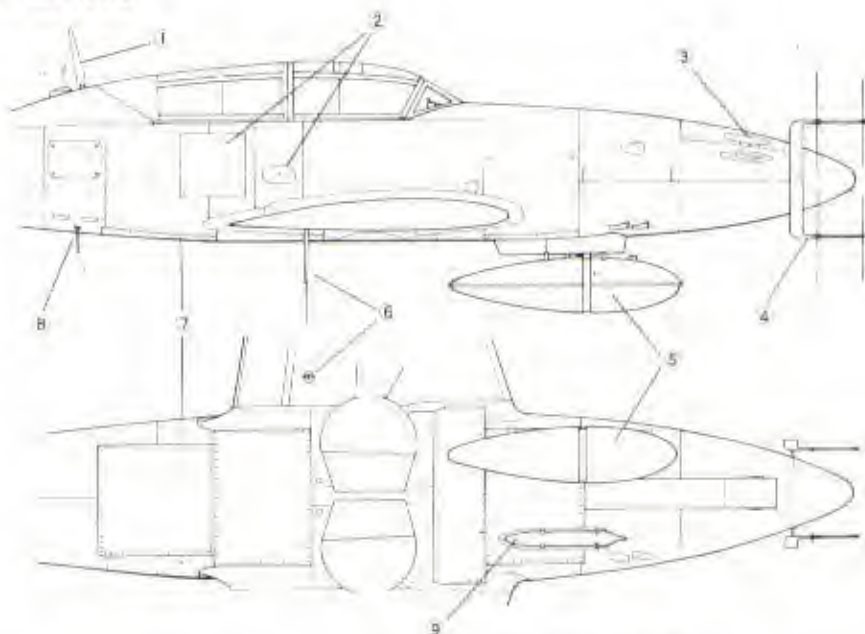
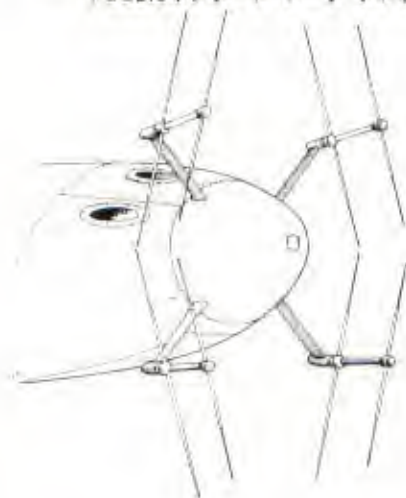
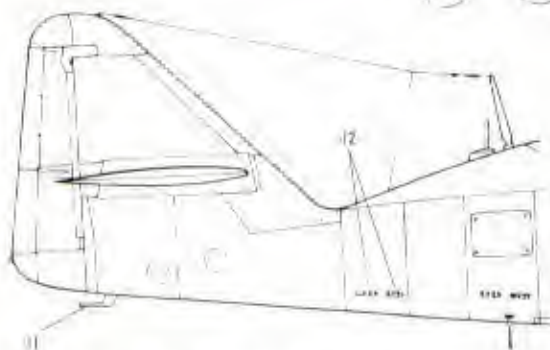
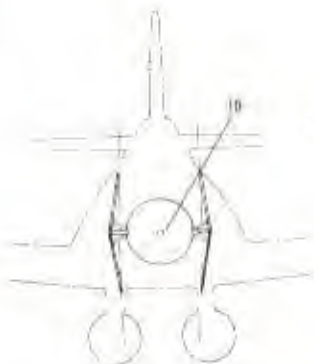
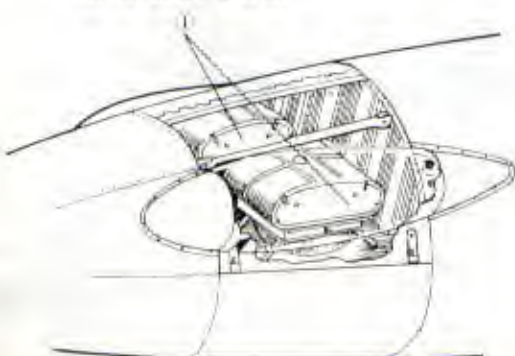
〈A-2aの一部，A-2a/U2が使用したパイロン〉

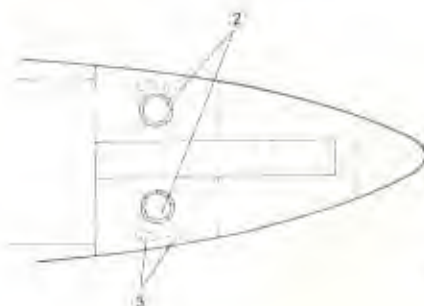
〈A-2a，B-1a，A-1a/U1用パイロン"Wiking scheff"〉

〈胴体下パイロン〉①前部取付け部，②後部取付け部，③弾体支え，④爆弾懸吊部。

# B-1a/U1の装備

B-1a/U1はレーダ搭載にともない点検パネルが胴体右側面，下面に追加されたことが特徴のひとつである。FuG 218ネプツーン・レーダはメートル波長レーダとしては最後期のものにあたり，可変周波数方式で，捜索範囲は120m－5km，Fw190，Bf110，Ju88夜戦などにも搭載された。機外アンテナの大きいのが欠点で，Me262も最大速度が810km/hに低下したが，レシプロ機にくらべればまだはるかに高速で，特に問題にはならなかった。

〈B-1a/U1の諸装備〉①アンテナ・マスト追加，②追加アクセスパネル（右側のみ），③上部機関砲を撤去した機体もある。④FuG218ネプツーンVレーダ・アンテナ，⑤300ℓ（65.9imp.gal），⑥モラーネ・マスト（木製），⑦追加アクセスパネル，⑧FuG25aIFFアンテナ，⑨パイロン，⑩BSK16ガンカメラ窓（A-1a，A-2a共通），⑪後方警戒レーダ・アンテナ，⑫信号弾発射口追加。

〈A-1a夜戦テストベッドの
FuG218ネプツーン・レーダ アンテナ〉

〈FuG218ネプツーン
レーダ・アンテナ配置〉

〈A-1a/U3カメラ装備〉

# A-1a/U3の装備

〈A-1a/U3の諸装備〉①Rb50/30航空カメラ，②カメラ窓，③薬莢放出口閉塞。

# 塗装とマーキング

Me262の塗装は大きく分けるとグラウ系、グリュン系の2種があり、基本パターンは図A、Bに示すとおり。ただしこれは、あくまで基本であり、現実には部隊によって主・尾翼上面をインクスポット状、全面グリュン1色のベタ塗り、蛇行状のスプレーなどさまざまなバリエーションが存在した。それらは別項の塗装例で紹介することにする。

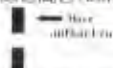
図Aは1944年6月17日～1944年11月26日の間適用されていたグラウ系の塗装パターンで、戦闘爆撃型のA-2a、ノボトニー飛行隊の初期のA-1aはこの塗装であった。胴体側面、垂直尾翼には74／75／76などのインクスポットを配するのが一般的であり、試作型Vシリーズ(V3など)もほぼこれに準じたパターンであった。

図Bは1944年11月26日付けで新たに制定された戦闘機型Me262A-1aシリーズ用の塗装で、使用色がグリュン系に変わり、主・尾翼上面のスプリッター・パターンも変更されている。胴体側面、垂直尾翼にはグラウ系のときと同様81／82／83、02などのインクスポットを配するものが一般的だが、JG7所属機のように胴体上面の81／82(または83)のスプリッター・パターンが胴体下面までまわり込んだもの、81／82を蛇行状に吹きつけたものなどの変型もあった。

機体各部のステンシルマーキングは図Bに示したとおりで、図Aの場合もまったく同じ。注意書の文字はDIN 1451 SCHABLONENSCHRIFT"A"と呼ばれる書体を使用したが、これはFw190の場合と同じ(本誌80年12月号参照)。

国籍マークのサイズは主翼上面が630mm、同下面、胴体が900mm(一部は810mm)、尾翼が400mmで細部寸法は図参照。使用タイプは試作型Vシリーズを除き主翼上面がタイプ(c)(80年12月号のFw190参照)、同下面がタイプ(a)または(f)、胴体がタイプ(a)または(f)、尾翼はタイプbまたは(c)だが、Me262の場合は同じ(a)、(f)でもタイプ(b)の白フチの部分も含めた大きさなのが特徴である(カラーNoの詳細も本誌80年12月号Fw190参照)。

## ステンシル・ロケーション

①ジャッキポイント指示マーク
黒の破線と高さ18mmの黒文字

②"注意!!前輪で機体を曳航するな"の文字
文字は黒で高さ18mm
ACHTUNG!
Nicht am Bugrad
schleppen

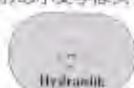
③機関砲アクセス・パネル指示マーク。タテ50mm、ヨコ100mmの白長方形

④ステップ位置指示マーク
赤破線の半円と高さ18mmの黒、または赤の文字

⑤エンジン・ポッドパネル接合マーク。直径250mmの赤破線の円

⑥燃料注入口および使用燃料指示マーク
高さ125mmの白フチ付黄色(04)の三角形に黒でB4の文字

B4

⑦燃圧点検パネル位置指示マーク
高さ18mmの黒文字で、Auf(開)、Zu(閉)の小文字はスタンプ

⑧ホイール整備注意書プレート
"注意!!タイヤの空気を抜く前にホイールを分離するな"の黒文字

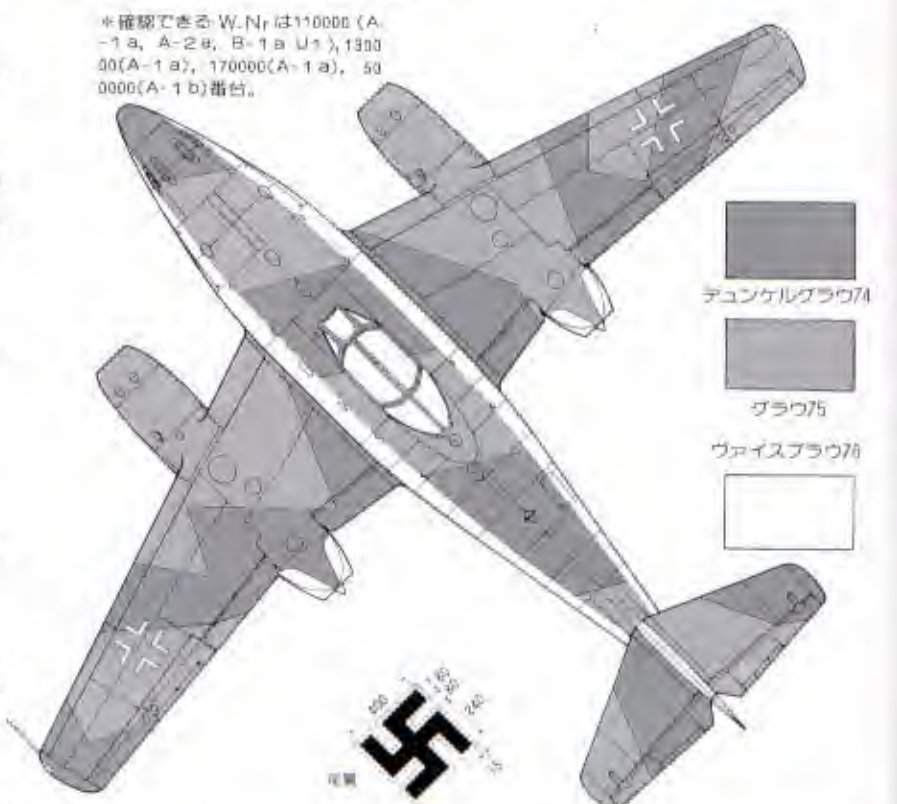
Achtung!

⑨ジャッキポイント指示マーク
黒の破線と高さ18mmの黒文字。"ジャッキングする前に500kgのバラストを吊るせ"
Vor dem Aufbocken
mit 500Kg belasten

⑩W.Nr(製造番号)記入位置
大きさ、書体は機体により若干異なる

⑪固定タブ注意書
高さ18mm、または25mmの黒ないし赤文字。"触れるな"
Nicht anfassen

**パターンA**
**(1944年6月17日～11月26日)**

＊確認できるW.Nrは110000(A-1a、A-2a、B-1a U1)、130000(A-1a)、170000(A-1a)、500000(A-1b)番台。

デュンケルグラウ74

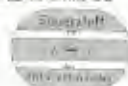
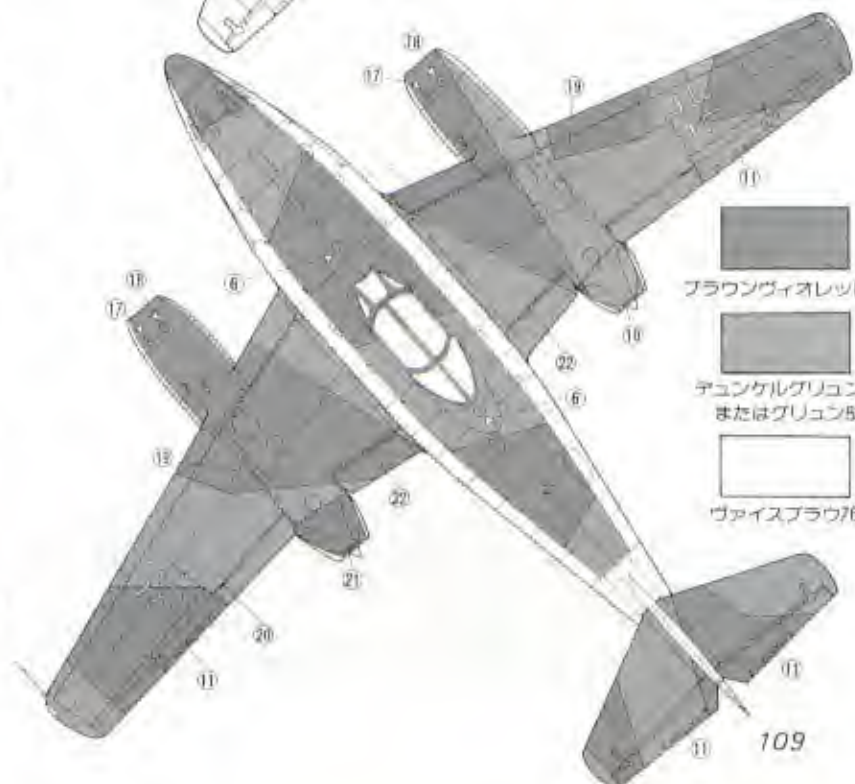
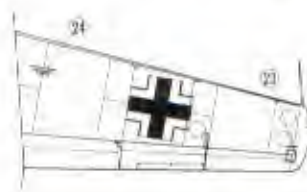
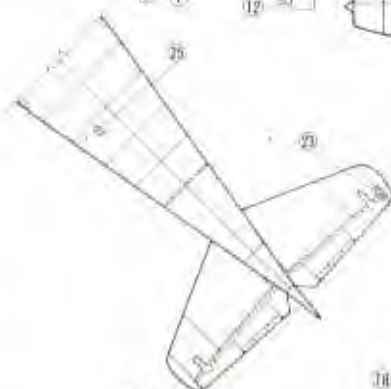
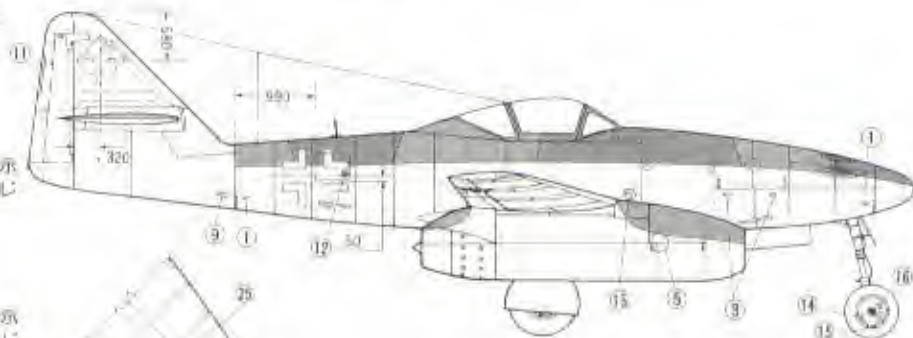
グラウ75

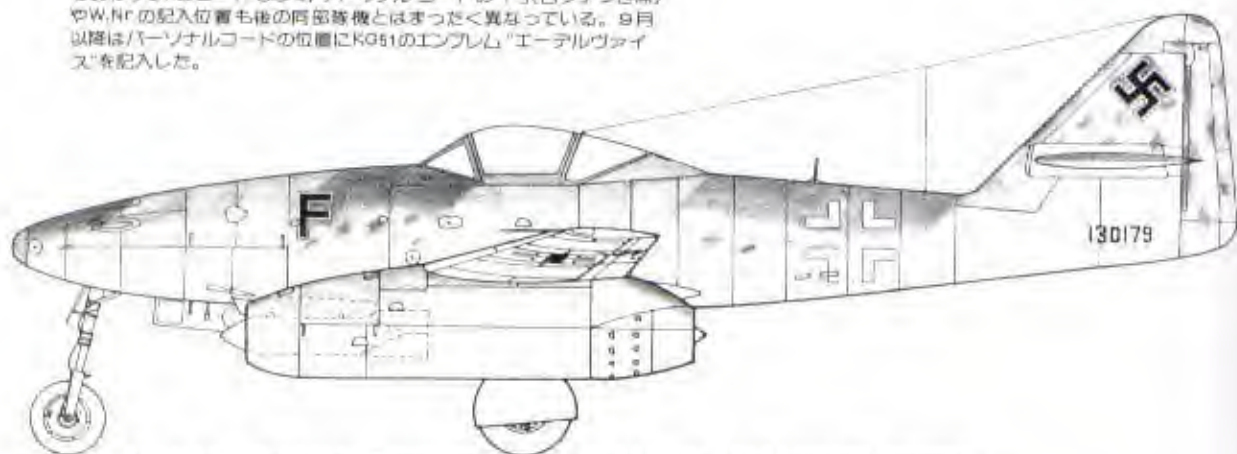
ヴァイスブラウ76

尾翼

主翼上面　胴体　主翼下面

〈国籍マークバリエーション〉

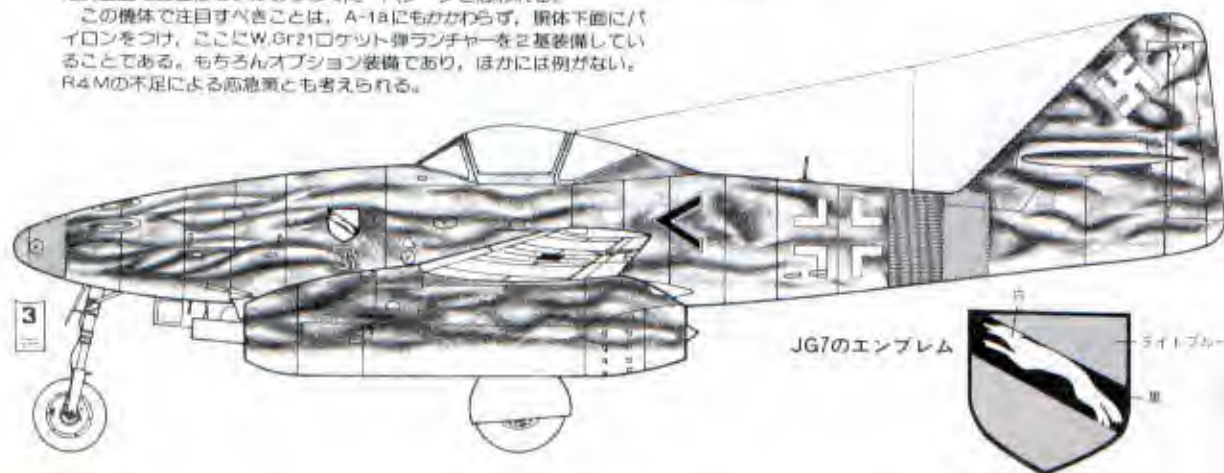
パターンB
(1944年11月26日～)
⑫緊急装備品搭載位置マーク
直径80mmの白円に赤十字
⑬電源接続口位置マーク
高さ18mmの黒文字
⑭ホイール整備注意書プレート
内容は⑨に同じ
ACHTUNG!
⑮楷合目盛（赤丸）
⑯ホイール整備注意書プレート
内容は⑨に同じ
Achtung!
⑰燃料注入口および使用燃料指示
マーク。サイズ，色とも⑥に同じ
B4
⑱燃料注入口および使用燃料指示
マーク。サイズ，色とも⑥に同じ
A3
⑲ステップ位置指示。文字は赤で，
高さ25mm
Nur hier betreten!
⑳フラップ位置指示マーク。数字
は0のみ赤で，ほかは黒，線も黒
㉑"押すな"の注意書。文字は黒
で高さ25mm
Nicht schieben
㉒ステップライン。色は赤で，破
線の一辺はタテ10mm，ヨコ20mm
㉓地上におけるエルロン固定具取
付位置指示マーク。高さ18mmの黒
文字に黒の破線
㉔ジャッキポイント指示マーク
高さ25mmの黒字に黒矢印
HIER AUFBOCKEN
㉕酸素注入口位置指示マーク
高さ95mm，幅140mmのブラウ24の楕
円に白線と黒文字
580
990
320
50
ブラウンヴィオレット81
デュンケルグリュン82
またはグリュン83
ヴァイスブラウ76

〈Me262A-2a(W.Nr130179)I./KG51 "Edelweiss" 1944 Lechfeld Germany〉

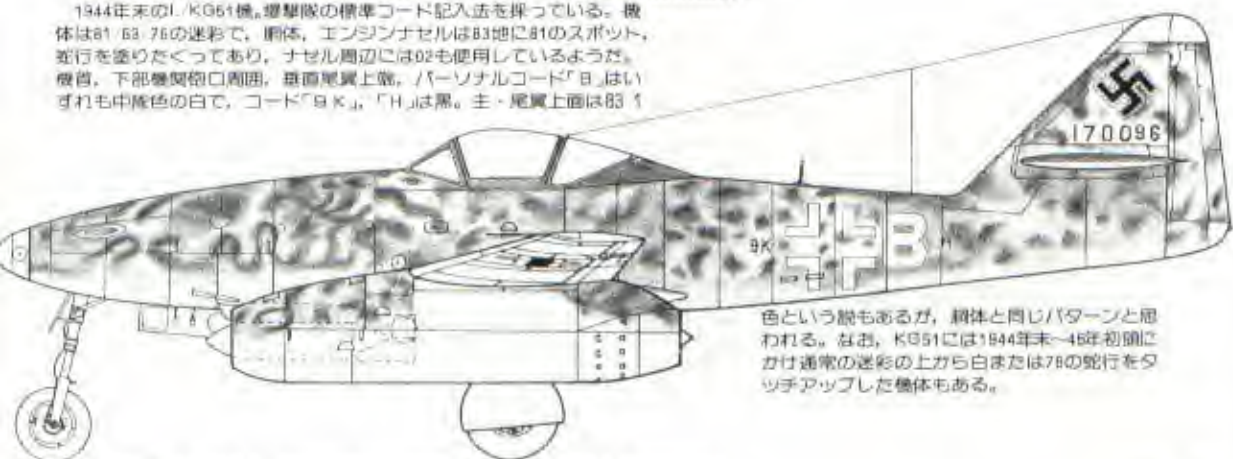
Me262を最初に装備したI./KG51所属機で、配属直後の塗装である。機体にはむろんグラウ系74/75/76の迷彩で、機首先端のみ赤。有名なシェンク中佐が司令となる9月以前の塗装であることは明白で、KG51を表わす9Kのコードもなく、パーソナル・コードの「F」(白フチつき黒)やW.Nrの記入位置も後の同部隊機とはまったく異なっている。9月以降はパーソナルコードの位置にKG51のエンブレム"エーデルヴァイス"を記入した。

〈Me262A-1a(W.Nr170067)Erprobungs Kommando262 July 1944 Lechfeld Germany〉

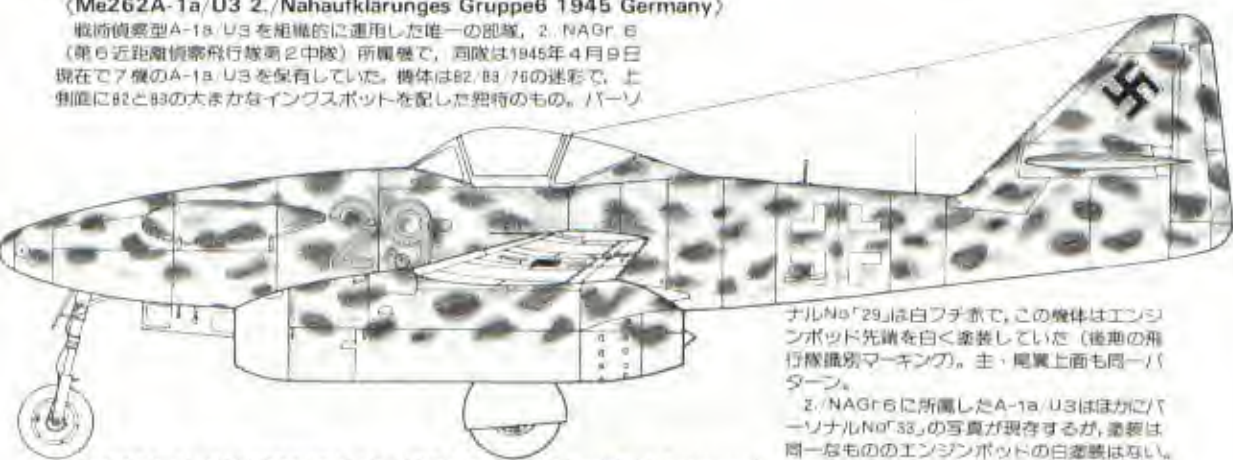
Me262の実用試験と搭乗員訓練を担当したヴェルナー・ティーフェルダー大尉指揮のMe262実験隊に所属した機体で、A-1a最初の量産ブロックに属するものと推定される。機体はすでに81/83/76のグリュン系だが、パターンは後の標準型と異なりグラウ系の74と75の部分を逆にしたような感じである。パーソナルNo「3」は白、胴体後部の帯は黄で、これはMe262実験隊が1944年9月に廃止され、コマンド・ノボトニー〈ノボトニー飛行隊〉に編成替えされてからも継続して使用された識別マークである。

〈Me262A-1a Stab./JG7 1945 Germany〉

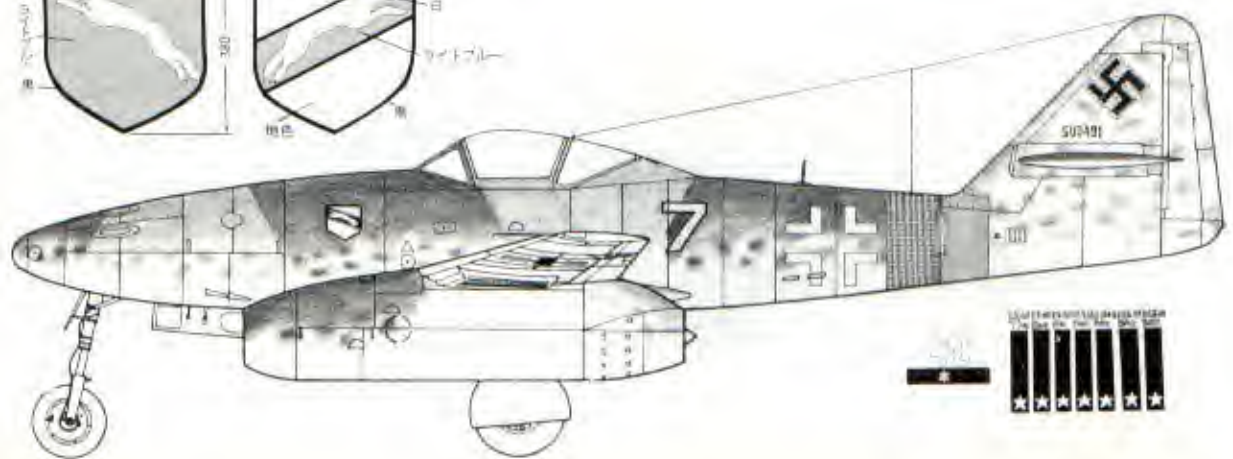
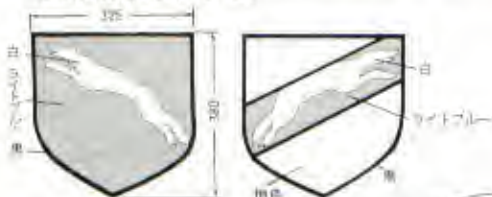
Me262装備部隊の中で最も充実した戦力を保持し、多数のジェット・エースを輩出した、JG7所属機の写真は比較的多く現存するが、図はその中で特に変わった迷彩を施した第1飛行隊副官〈航空団本部付き〉機。胴体、エンジンポッドは81と83の蛇行で、いかにも塗りたくったという感じの雑な塗り分け。機首は赤、コクピット前方横(両側)にはJG7のエンブレム"ランニングフォックス"と白フチつきグリュン25の「3」。胴体バルカンクロイツの前に飛行隊副官を示す白フチつき黒のくさび型がそれぞれ描かれている。胴体後部の本土防衛部隊識別帯は前がブラウ24、後ろが赤、帯の幅は500491号に準じ、青帯の方を広くしてある。尾翼のハーケンクロイツは白のみ。前脚カバーにもパーソナルNo「3」が黒で記入されている。主尾翼上面も確証はないがおそらく同一パターンと思われる。

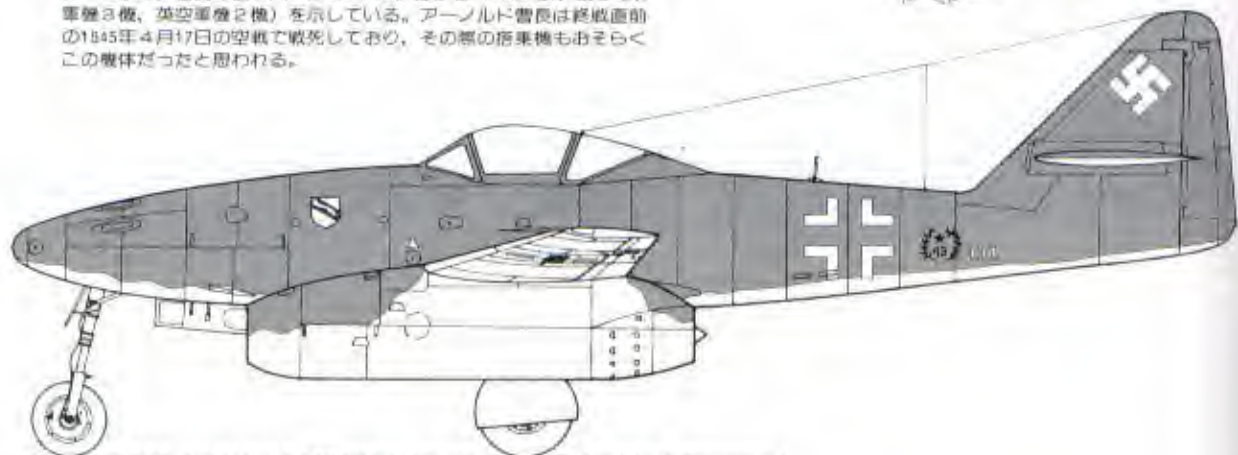
この機体で注目すべきことは、A-1aにもかかわらず、胴体下面にパイロンをつけ、ここにW.Gr21ロケット弾ランチャーを2基装備していることである。もちろんオプション装備であり、ほかには例がない。R4Mの不足による応急策とも考えられる。

〈Me262A-2a(W.Nr170096)I. KG51 ''Edelweiss'' 1944 Germany〉

1944年末のI./KG51機。爆撃隊の標準コード記入法を採っている。機体は81/83/76の迷彩で，胴体，エンジンナセルは83地に81のスポット，蛇行を塗りたくってあり，ナセル周辺には82も使用しているようだ。機首，下部機関砲口周囲，垂直尾翼上端，パーソナルコード「B」はいずれも中隊色の白で，コード「9K」，「H」は黒。主・尾翼上面は83 1色という説もあるが，胴体と同じパターンと思われる。なお，KG51には1944年末~45年初頭にかけ通常の迷彩の上から白または76の蛇行をタッチアップした機体もある。

〈Me262A-1a/U3 2./Nahaufklarunges Gruppe6 1945 Germany〉

戦術偵察型A-1a/U3を組織的に運用した唯一の部隊，2./NAGr.6（第6近距離偵察飛行隊第2中隊）所属機で，同隊は1945年4月9日現在で7機のA-1a/U3を保有していた。機体は82/83/76の迷彩で，上側面に82と83の大まかなインクスポットを配した独特のもの。パーソナルNo「29」は白フチ赤で，この機体はエンジンポッド先端を白く塗装していた（後期の飛行隊識別マーキング）。主・尾翼上面も同一パターン。

2./NAGr6に所属したA-1a/U3はほかにパーソナルNo「33」の写真が現存するが，塗装は同一なもののエンジンポッドの白塗装はない。

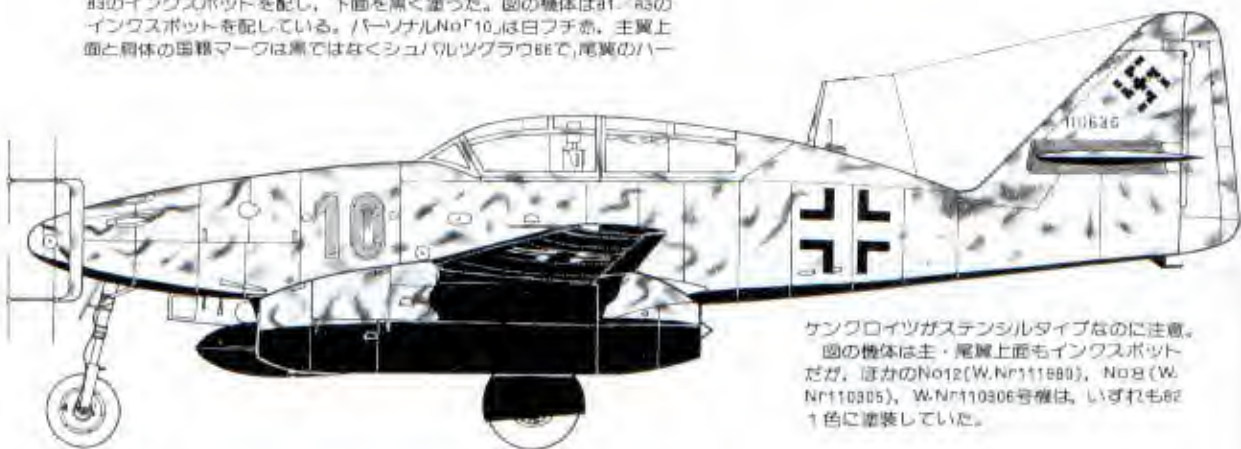
〈Me262A-1b(W.Nr500491)11./JG7 May 1945 Lechfeld Germany〉

終戦時，南ドイツのレヒフェルトで米軍に捕獲され，現在はワシントンの航空宇宙博物館に復元展示されている有名な機体。機体は81/83/76の標準迷彩で，パーソナルNo「7」（黒フチ），飛行隊記号（白フチ）はシュダッフェルカラーの黄。コクピット前方のJG7のエンブレムは，終戦直前のあわただしさのためか左右で配色が異なる。胴体後部の識別帯は青・赤の幅が同一でなく，赤の方がせまい。スコアはオリジナルで，ロシア空軍機42機撃墜の後11./JG7に配属となり，米空軍機7機（P-47 1機，P-51 1機，B-17 5機）を撃墜したことを示す。ロシア機を示す赤星が5角でなく6角なのに注意。バーは黒でそのほかは白。著名なエースの乗機と思われるが，詳細は不明。なおエンブレムに使用されたライトブルーはLDv521規格にない色で，おそらくブラウ24と白の調合と思われる。

〈Me262A-1a III./JG7 Ofw Heinz Arnord , April 1945 Parhim Germany〉

Me262で7機撃墜を果たしたハインツ・アーノルド曹長の乗機（総撃墜数49機）。この機体も規定と異なり上側面を81 1色で塗りつぶしている。下面は76。胴体後部（左側のみ）のスコアのうち，赤星と「43」はアーノルド曹長がJG5に所属　東部戦線でロシア空軍機43機を撃墜したことを示し，右側の白いバーがIII./JG7におけるMe262での戦果（米軍機3機，英空軍機2機）を示している。アーノルド曹長は終戦直前の1945年4月17日の空戦で戦死しており，その際の搭乗機もおそらくこの機体だったと思われる。

〈Me262B-1a(W.Nr118689)Unit Unknown 1945 Lechfeld Germany〉

わずか15機しか生産されなかった複座練習機B-1aは，現役当時の写真も皆無で，マーキングを施した機体として知られるのは図の機体のみ。終戦時レヒフェルトで米軍に捕獲されたもので，III./JG7所属機と推定されるが確証はない。機体は81/83/76の迷彩で規定通りのパターンである。パーソナルNo「35」は白フチのみという説もあるが，写真をみると白フチ赤が正しいようだ。捕獲時の写真ではエンジンポッド先端は迷彩されておらず，おそらくエンジン交換によるものと思われる（ポッド先端はエンジン本体に固定されている）。

〈Me262B-1a/U1(W.Nr110635)10./NJG11 Holstein May 1945 Germany〉

世界最初のジェット夜戦隊となった10./NJG11（第11夜間戦闘航空団第10中隊）は，夜戦型B-1a/U1を10機ほど保有し，終戦直前のベルリン防空に活躍した。現存するB-1a/U1の写真はすべて同隊のものである。塗装は夜戦の標準パターンで，上側面76地に74/75，または81，83のインクスポットを配し，下面を黒く塗った。図の機体は81/83のインクスポットを配している。パーソナルNo「10」は白フチ赤，主翼上面と胴体の国籍マークは黒ではなくシュバルツグラウ66で，尾翼のハーケンクロイツがステンシルタイプなのに注意。

図の機体は主・尾翼上面もインクスポットだが，ほかのNo12(W.Nr111980)，No8(W.Nr110305)，W.Nr110306号機は，いずれも82 1色に塗装していた。

▲ ルソン島北部，サンチャゴの日本軍陣地攻撃に向かう58FG/311FSのP-47D。1945年春の撮影で，胴体と翼に描かれた太い帯は1944年10月以降，比島進攻作戦に参加した5AFの単発機すべてに塗られた。

# 太平洋戦線のP-47

## 解説・多賀谷修牟(おさむ)

第二次大戦中，広大な太平洋戦線で行動する戦闘機には，何よりも長大な航続力が必要であった。そのため米陸軍航空軍は，この方面では主として双発のP-38に重点をおいていた。P-47サンダーボルトが太平洋戦線に投入された本来の理由は，P-38の生産が間にあわなかったからである。

最初に戦地に到着したP-47部隊はニールE.カービー中佐が率いる第348戦闘群(以下略，FG)であった。同部隊はP-47Dを装備し，1943年5月から6月にかけてオーストラリアに進出，第5航空軍(5AF)の指揮下で8月中旬からニューギニアの戦闘に参戦した。すでにこの方面で作戦中であった8/35/49FGは，いずれも一部がP-38を使用しており，それからわざわざビール樽のような形をした，しかも足の短い新機種サンダーボルトを採用することを特に好んでいなかった。しかし，これらの部隊の使用機すべてをP-38に統一できるまでには相当の期間を要する見通しであったので，1943年11月に35FG全体と，8/49FGは各1個飛行隊(以下略，FS)ずつがP-47Dを採り入れた。8FGでは36FS，49FGでは9FSであった。

5AF最後のP-47部隊は，1944年2月から戦闘に加わった58FGである。この部隊は，主に戦闘爆撃隊として対地攻撃に使用された。そして5AFにおいて終戦までP-47を使用した唯一の部隊となった。

8/49FGは1944年中に装備機をP-38で統一し，35FGは1945年3月にP-51Dに機種改編している。最初からP-47Dで通してきた348FGも1945年1月にP-51Dに切り替えた。

一方，中部太平洋では7AF傘下の318FGがP-47Dをもって1944年6月に始まったマリアナ進攻作戦に参加している。それ以外では15FGがハワイで訓練中にP-47Dを使ったが，実戦加入前にP-51Dに機種改編している。

航続力の面ではP-38に劣ったが12.7mm機銃8挺の重火力を持ち，軽爆並みの爆弾搭載量を誇るサンダーボルトは，軽戦闘機に重点をおいた日本軍にとっては大敵であった。

航続距離を延長し，太平洋方面専用に設計されたP-47N型がようやく登場した頃，戦局はすでに最終段階に達していた。従ってN型はその性能を十分に発揮する機会もなかったが，終戦までに幾分か活躍している。まず318FGが1945年4月にN型に機種改編し，月末に伊江島に進出した。

続いてP-47N装備の新鋭部隊413/507FGが同島に，それぞれ5月と6月に到着している。また，7月には414FGが硫黄島に進出した。他にP-47Nの新鋭部隊として508FGがあったが，同部隊は1945年1月，ハワイに到着した後，同地域の防衛にあたり，実戦に参加することはなかった。

◀ 愛機"ファイアリー・ジンジャー"号の上に立つ348FG司令ニールE.カービー大佐(Col. Neel E. Kearby)。22機撃墜。1944年3月5日戦死。コクピット横に描かれた撃墜マークは1943年9月4日，東部ニューギニアのモロベ上空での初撃墜2機を意味している。ポートモレスビーにて1943年秋撮影。

▼ 1943年9月，ニューギニア上空を飛ぶ348FGのP-47D編隊。左の73号機(s/n42-8145)はカービー大佐の"ファイアリー・ジンジャー"号。白い尾部と主翼前縁は，1943年9月からニューギニア配備の連合軍単発機すべてに塗られた友軍機識別マーク。尾端と機番号は342FSを示す青である。

▼ ポートモレスビーにおける348FGの列線。1943年秋。341FSの機体で，尾端と機番号は赤。

このページは348FG/341FSのP-47D各機。1943年秋，ポートモレスビーにおいて撮影。

▲ 348FG所属のP-47D。フィンシュハーフェン。1944年1月頃。

▲ 348FGの新しい迷彩なしのP-47D。タンホール島。1944年8月。

▲ 8FG/36FSのP-47D。ポートモレスビーで1943年12月に撮影。8FGの特徴は数字の代わりにアルファベットを機番号として使ったことである。また36FSでは、スコードロン・マークとしてカウルフラップの位置に白いストライプを描いていた。

▲ 36FSのエース，ウィリアムK.ジロー大尉（Capt. William K. Giroux）の愛機，P-47D"G"号。同大尉のスコアは10機。ポートモレスビー，1943年秋。

▼ 36FSのP-47D，東部ニューギニアのナザブ基地，1944年春の撮影で，この頃8FGは一時期，機番号を数字に切り替えていた。

▲ 35FG/40FSのP-47D。ナザブ基地，1944年3月。この機体は40FSの中期のマーキングをつけており，カウリングは白フチ付きの赤。尾翼の稲妻と機番号も赤。

▶ 35FG/39FSのP-47D。西部ニューギニア，オウイ島基地。カウリングはスコードロン・カラーのダークブルー。

▼ 58FG/310FSの飛行隊長機。1944年半ばニューギニア，サイドール基地におけるもの。カウリングは黄。隊長機を示す胴体の2本の斜線と機番号「H34」は白。

▲ サイパン島進出前、指揮官の検査を受ける318FG/19FS(左)と73FS(右)のP-47D。1944年5月16日、ハワイ、オアフ島ベロース基地

▲ 318FG/333FSのP-47D。本頁と同じく1944年5月16日、ベローズ基地におけるもの。カウリングと胴体、尾翼のスコードロン・カラーは濃い黄色、または赤と思われる。

▶ サイパン島へ向かって護衛空母マニラ・ベイ(CVE-61)を発艦する73FSのP-47D。1944年6月23日撮影。

▼ サイパン島アスリート飛行場の19FS所属P-47D。1944年6月24日。318FGでは、この19FSのみ機番号にアルファベットを使用した。

▲ 1944年後半，オアフ島ベローズ基地で訓練中の15FGのP-47D。翼下につけているのはスモーク・スクリーン発生装置。15FGはP-51Dに機種改編した後，1945年2月に硫黄島へ進出している。

▲ 完成直後のルソン島マンガルダン基地に着陸した35FG/41FSのP-47D“プリンセス・マージー”号。1945年1月末。カウリングのスコードロン・カラーは黒フチつきの黄色。尾翼はダークブルーの帯に機体番号が黄色で描かれている。ラダーには戦前使われた赤・白(横)・青(縦)のストライプを塗っている。35FGでは全機このラダー・ストライプをつけており，ほかの5AF傘下部隊にも相当見られる。

▶ 35FG/41FSのP-47D。ルソン島ポーラック基地。1945年4月。左と後方の列線はメキシコ航空派遣隊(Fuerza Aerea Expedicionaria Mexicana)の201FS機。胴体には米軍機のマークを残しているが，主翼とラダーには赤・白・緑のメキシコ空軍マークを描いている。

▶ メキシコ空軍201FSのP-47D。1945年8月。フィリピンのミンドロ島におけるもの。

Photos-USAF

▼ 58FGの列線。ミンドロ島1944年8月。主に戦闘爆撃機隊として活躍した58FGは，1944年秋からカウリングにスコードロン・カラーの横帯を描くようになった。色は69FSが赤(以前は白)，310FSが黄，311FSは青である。

▲ 伊江島基地の列線。1945年6月頃の撮影で、413FGと318FGのP-47Nが見える。

◀ 爆装した318FG/19FSのP-47N。伊江島、1945年夏。19FSの大戦末期のマーキングで、スピンナー、カウリングとカウルフラップはスコードロン・カラー（黒フチ付きの空色）。尾部は1945年6月以後、採用された318FGを示す黒と黄色の斜線。

Photos-J. Rasmussen
via T. Foote

▼ 318FG/333FSのP-47N。カウリングの色は黒フチ付きの濃い黄色。1945年夏、伊江島におけるものでP.123も同様である。

09
32
32

DRINK'N SISTER

▲ 318FG/19FSのエース達と，その愛機。いずれも1945年夏，伊江島におけるもの。すべて機体はP-47Nである。ジョンE.ヴォート大尉(Capt. J.E. Vougt)，5機撃墜。5機とも1945年5月28日，九州上空の1回の空戦で記録した。コクピット下に見えるのが19FSのバッジ。
◀ 6機撃墜のスタンレーJ.ラスティック中尉(Lt. Stanley J. Lustic)機。
▼ 5機撃墜のウィリアムH.マジス中尉(Lt. William H. Mathis)機。

Photos-J. Weir
via T. Foote

BOTTOMS' UP

# ユーゴスラビア航空博物館

## MUZEJ VAZDUHOPLOVSTVA-SURCIN

1980年12月末，ベルグラード空港敷地内にユーゴスラビア航空博物館が開かれた。ユーゴは第一次世界大戦後に誕生した新興国だが，1920年代には独自の航空工業を確立し，1941年4月，ドイツ軍の侵攻を受けた時にはライセンス生産のハリケーンMk.Iや独自の設計によるイカルスIK2，IK3戦闘機で対抗した。戦後も早くから航空工業が復活し，現在の空軍の装備機にはMiG-21，T-33Aなど，東欧と西欧からの輸入機に交って国産のソコ・ヤストレブとガレブ軽攻撃機がある。

航空に対する関心も高く，被占領と戦後の混乱を経たが歴史的な機体を多く保存しており，博物館の計画は1970年代初めから進み，展示機は空軍とユーゴスラビア航空の共同作業によって修復され，ベルグラード空港内の格納庫に収容されている。博物館はこの両組織の支援によって運営されることになっている。

筆者は昨年9月，ユネスコの会議に出席するためパリにきたユーゴの航空史研究家チェドミール・ヤニチ氏から，展示機の一部と建物の計画図の写真の提供を受けたので，ここにご紹介する。ヤニチ氏はプロファイル・シリーズの“Fighters”の著者であり，博物館計画を推進，館長に就任する。『航空ファン』を通じて，世界に新博物館を紹介するのが同氏の希望である。

第1期の展示は飛行機30機とグライダー10機だが，全国の保存機は70機もあり，拡大が期待される。

▲ イヴァン・サリッチが製作したユーゴ最初の航空機サリッチI。50馬力のエンジンも自作で，1909年に飛行した。“ブレリオ風ですね”との問いに対し，ヤニチ氏はサリッチのオリジナルだと強調していた。

▶ 1930年代初めに100機以上製作されたフィジィールFN初級練習機。軍民双方で使用された。戦後も練習とグライダー曳航に使用され，ソビエト製のポリカルポフPo-2より評判がよかったという。

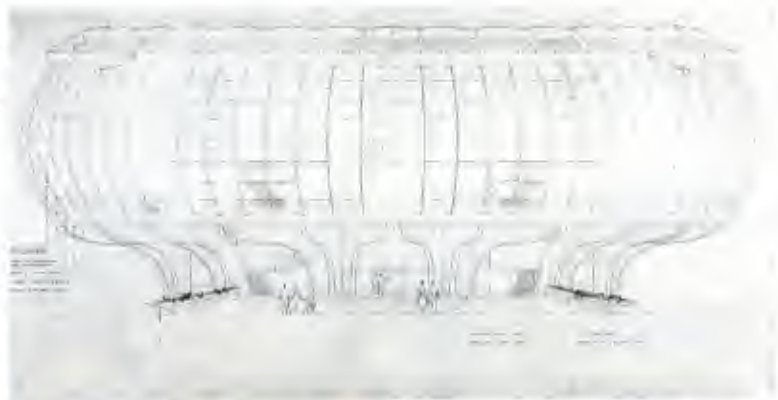
▶ イカルス451試作攻撃機。1939年製作の木製試験機ピオニールを拡大して1947～49年に2機製作された。垂直急降下の実験の意味もあって，伏臥式。160馬力のヴァルター・マイナー双発。20mm機関砲1門とロケット弾4発を装備。背景は建築中の博物館である。

解説・手島　尚

▲　第二次大戦中から戦後にソビエトから供与されたYAK-3。2個飛行戦団を編成したが，現在は2機保存されている。ほかにIl-2などの写真もあったが，ヤニチ氏はソ連製の機体の写真を多く出したがらなかった。

◀　イリューシンIl-14輸送機。727と交替するまでは，故チトー大統領の専用機だった。Il-14はまだ空軍の現役だが，この機体は最近，記念機として航空博物館に提供された。

▼　ユンカースJu52。ドイツ軍から捕獲したり残された部分で組立てた4機と，フランス製を輸入した3機を空軍とユーゴ航空が使用した。これはフランス製で，1970年頃まで空軍で実用されていた。

▶　博物館の側面図。最大直径73mの円形7階建てになっており，3つの階に航空機，4つの階に歴史的な資料や物品，航空機業界資料を展示する。中央の吹き抜けには，日本から輸入したカッパーをはじめ各種ロケットが展示される。カラベルやJu52などの大型機は屋外展示になるだろう。

▼　スピットファイアMk.Vc。砂漠地帯用フィルター付き。排気管はMk.IX風に変更されている。ユーゴ空軍は戦後，Mk.IXを使用したこともあり，修復作業中に誤ったのかもしれない。戦後，部隊とともにユーゴ空軍に転籍した英空軍最初のユーゴ人部隊No.352Sqn.所属機。

▼　ハリケーンMk.IV。英空軍組織内に編成された2番目の部隊，No.351Sqn.の所属機。1944年7月以来，中東とイタリア戦線で活躍し，戦後は装備機とともにユーゴ空軍に移籍された。なお大戦中からユーゴの国籍標識を描いていた。